



CROISSANCE URBAINE ET DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

Éditeur scientifique
**Jacques
CHAMPAUD**



ORSTOM
Editions

CROISSANCE URBAINE ET DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

Éditeur scientifique
Jacques CHAMPAUD

Textes de

Jean-Louis Boutillier
Gilles Blanchet
Luc Cambrezy
Jacques Champaud
Bernard Schlemmer
François Sodter
Gabriel Tetiarahi

Éditeur scientifique
Jacques CHAMPAUD

**CROISSANCE URBAINE
ET DÉPENDANCE ÉCONOMIQUE
EN POLYNÉSIE FRANÇAISE**

Editions de l'ORSTOM

INSTITUT FRANÇAIS DE RECHERCHE SCIENTIFIQUE POUR LE DÉVELOPPEMENT EN COOPÉRATION

Collection ÉTUDES et THÈSES

PARIS 1992

La loi du 11 mars 1957 n'autorisant, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article 41, d'une part, que les «copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective» et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, «toute représentation ou reproduction intégrale, ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite» (alinéa 1^{er} de l'article 40).

Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	
Une île, une ville (J. CHAMPAUD)	3
CHAPITRE I	
LA CROISSANCE URBAINE	5
I - La croissance urbaine et l'extension spatiale	5
II - Les paysages urbains : Arue, Papeete	26
CHAPITRE II	
LES HOMMES ET LA VILLE	37
I - Migrations et emplois	37
II - L'habitat du grand nombre	50
III - Formes de la délinquance en Polynésie	77
IV - Tahitiens des villes	95
CHAPITRE III	
L'ÉCONOMIE POLYNÉSIENNE	117
I - L'évolution économique de la Polynésie française au cours des vingt dernières années	117
II - Interventions de l'État et investissements publics	133
III - Le secteur privé et ses investissements	149
CHAPITRE IV	
NOURRIR LA VILLE	161
I - La production locale et l'avenir des marchés	161
II - Les magasins d'alimentation	179
III - Les importations	199
IV - Les importateurs	217
CHAPITRE V	
LES TRANSPORTS EN COMMUN	227
I - Le matériel utilisé	228
II - Les circuits	235

III - Les entreprises	242
IV - Les transports scolaires	250
V - La profession et les pouvoirs publics	253
VI - Pour de meilleurs transports en commun	256

CHAPITRE VI

LES POLITIQUES URBAINES ET LE DEVENIR DE LA VILLE	263
I - La maîtrise de l'urbanisme : la réglementation	263
II - Les stratégies respectives des divers pouvoirs sur la ville	265
III - La planification urbaine ou l'apogée du phénomène dérogatoire	269
IV - Les difficultés du centre-ville	277

CONCLUSION GÉNÉRALE	281
----------------------------------	------------

(Voir table des matières détaillée en fin d'ouvrage)

INTRODUCTION

UNE ÎLE, UNE VILLE

Cet ouvrage sur la croissance urbaine dans le territoire de la Polynésie française vise à dresser le bilan des recherches qui y ont été conduites, principalement par l'ORSTOM. Depuis plusieurs décennies, ethnologues, archéologues, linguistes, sociologues, historiens se sont surtout attachés à l'étude du passé de l'archipel, à travers les sites, monuments et objets qui en témoignent aujourd'hui, comme à travers les caractères de la société contemporaine qui l'attestent encore.

Retrouver ce passé et ses manifestations était certes œuvre indispensable, mais qui occultait quelque peu les problèmes actuels liés aux bouleversements récents de l'économie polynésienne, à l'acculturation croissante d'une bonne partie de ces mondes insulaires et surtout à l'augmentation spectaculaire de la population de la ville principale, Papeete, qui a débordé progressivement sur les communes voisines. Certes, ces phénomènes n'avaient pas été entièrement négligés, comme en témoignent à la fois l'ouvrage collectif publié en 1970 (1), celui de J. Fages sur la côte ouest (2) et les études de G. Ringon sur Faaa (3). Mais les recherches commencées en 1980 (et dont rend compte ce travail) avaient pour objectif de centrer l'attention sur le phénomène urbain lui-même.

Celui-ci est devenu en effet un problème majeur du territoire, puisque la population de Tahiti est aujourd'hui urbaine dans sa majorité, et que la population non tahitienne, celle des archipels surtout, se trouve à la recherche d'un avenir que ni la pêche, ni le coprah, absence de traditions agraires oblige, ne leur assureront.

En Polynésie française comme en d'autres archipels du Pacifique, la croissance urbaine s'accompagne d'un abandon progressif des îles et la concentration de la population pose une série de problèmes sérieux. Parmi ceux-ci figurent les contraintes de l'organisation de l'espace dans une île volcanique : les terrains plats sont rares et la circulation aussi bien que les constructions des habitations y sont difficiles. Problèmes également d'une société en mutation où les structures traditionnelles éclatent sous la pression d'un modèle culturel très imprégné par des habitudes de consommation élevée. Problème encore que celui du fonctionnement économique d'une ville et d'un territoire où l'augmentation du niveau de vie s'accompagne d'une dépendance accrue du pays vis-à-vis de la métropole, et des îles vis-à-vis de la capitale locale.

Cette recherche collective sur la croissance urbaine a commencé à la fin de l'année 1980 et s'est poursuivie les années suivantes. La plupart de ces études ont été publiées en édition provisoire, multigraphiées par le centre ORSTOM de Papeete. Elles sont reprises,

(1) J. FAGES, *et al.* 1970.

(2) J. FAGES, 1975.

(3) G. RINGON, 1971 et 1972.

pour l'essentiel, dans cet ouvrage. Nous avons seulement essayé d'éliminer les redites d'un texte à l'autre. Par contre, nous n'avons pas cherché à uniformiser la pensée. Ce sont donc pour une part des regards différents qui sont portés sur la ville par les auteurs. Des contradictions éventuelles peuvent apparaître ici ou là mais il nous est apparu préférable de les laisser en l'état plutôt que de rechercher un consensus qui aurait consisté à gommer les différences, en édulcorant les sensibilités de chacun.

Jacques CHAMPAUD
Éditeur scientifique

CHAPITRE I

LA CROISSANCE URBAINE

Papeete est le chef-lieu du territoire depuis que celui-ci existe. La ville n'avait pas, avant l'époque coloniale, vocation particulière à être la capitale d'un domaine aussi vaste : ni les Tuamotu, ni les Marquises, ni les Australes ne lui faisaient allégeance. La colonisation en fait une capitale locale, valorisant à la fois un site portuaire remarquable et la situation de la famille Pomaré qui commandait de là une partie des îles de la Société. Papeete devenue ville, au terme d'un processus historique sur lequel nous reviendrons, n'est finalement qu'une commune relativement petite en surface et l'urbanisation croissante s'est vite étendue, au delà de ses limites, sur les communes voisines. Celles-ci sont des banlieues plutôt que des villes à proprement parler, et la définition d'un périmètre urbanisé donne matière à réflexion. Il est vrai que les contraintes du site qui pèsent sur l'agglomération, rendent ardues toutes les opérations d'aménagement et imposent pratiquement une extension linéaire le long de la côte.

I - LA CROISSANCE URBAINE ET L'EXTENSION SPATIALE

A - Une ville et son histoire

La colonisation date de la fin de la première moitié du XIX^e siècle, mais l'île de Tahiti était déjà fréquentée des navigateurs. Après sa découverte par Wallis en 1767, qui en prit possession au nom du roi George III, elle avait été parcourue et décrite par quelques voyageurs célèbres : Bougainville en 1768 et Cook l'année suivante. Elle fut plus tard régulièrement visitée par les navigateurs du Pacifique, notamment pour le commerce du porc salé, et dès le début du XIX^e siècle elle fut un lieu de relâche pour les baleiniers. En 1842 les chefs pro-français de l'île, inspirés par l'amiral Dupetit-Thouars demandèrent le protectorat de la France.

En 1843, le roi Louis-Philippe accède, sans enthousiasme, à leur demande et désigne un jeune officier de marine, le capitaine de vaisseau Bruat, pour le représenter en Océanie. Celui-ci est à la fois gouverneur des îles Marquises et commissaire du roi auprès de la reine des îles de la Société. Il est prévu qu'il s'installe à Taihoae (Marquises), où une implantation est déjà réalisée, mais les constructions y sont à peine commencées, les nonos (1) pullulent, et il poursuit sa route jusqu'à Papeete. En bon marin il estime d'ailleurs qu'il est plus facile de s'approvisionner en eau, en viande et en vivres frais (fruits, légumes) à Tahiti qu'aux îles Marquises. En outre, le mouillage y était plus sûr qu'ailleurs, et il était déjà fréquenté depuis longtemps par les navires de commerce :

(1) Nonos : *Culicoides belkini*, moucheron aux piqûres désagréables.

“Pour rester maître du pays, il faut occuper le port où se font les transactions”, écrivait Bruat en avril 1844. Enfin c’était aussi la résidence de la famille des Pomaré et la présence française ne pouvait se marquer mieux que par l’installation dans cette capitale.

L’histoire qui suit cette installation est fertile en mouvements divers : menées des Anglais, agitation sporadique, troubles et coups de main armés. Les Français voulurent à la fois se défendre et marquer concrètement leur volonté de s’implanter durablement. D’où une sorte de frénésie de construction qui s’empare des militaires : le génie de la marine, avec l’aide de quelques ouvriers civils (mais de peu de Polynésiens semble-t-il) construisent des bâtiments, en bois d’abord puis en pierre, tracent des routes, édifient des fortifications (fortins et palissades en bois), installent en somme un véritable camp militaire qui ne s’ouvre et ne s’élargit vers l’extérieur que lorsque la reine, réconciliée avec le colonisateur revient à Papeete, en février 1847. L’administration lui fait sa place au milieu de ce “camp retranché” et reconstruit son palais, mais une bonne partie de Papeete a été de fait occupée par les représentants de l’État français qui dès cette époque avaient donné à la ville, dans ses grandes lignes, son visage actuel.

La croissance de la ville fut lente jusqu’à la première guerre mondiale; un peu plus rapide au-delà (1).

Tableau 1
La croissance de Papeete.

Années	1902	1907	1911	1921	1926	1931
Population	3 617	4 282	4 601	4 601	5 503	7 081

La croissance s’accélère un peu après la fin de la deuxième guerre mondiale, avec 12 417 hab. en 1946, 15 214 en 1951, 17 288 en 1956 et 19 903 en 1962. Mais déjà l’urbanisation franchit les limites de la commune de Papeete et il faut prendre en compte les communes voisines, l’agglomération dans son ensemble croît sensiblement plus vite que le reste du territoire. La tendance de la population de Polynésie française à se regrouper n’est pas récente et, dès 1956, Tahiti en concentre la moitié et Papeete 50 % de celle de l’île, ce pourcentage s’élevant à 70 % avec les districts suburbains de Pirae et de Faaa.

Consacrée comme ville lors de l’installation française en 1843, (dès le milieu du XIX^e siècle se sont installés des artisans de services, des commerçants, de petites industries, par exemple les moulins de canne à sucre, souvent d’ailleurs par démobilisation sur place de soldats ou de marins) Papeete est rapidement devenue le principal pôle du terri-

(1) Un article récent de Gabriel TETIAHIRI (1983), auquel sont empruntés ces chiffres, retrace l’histoire de Papeete.

toire et a vu sa population s'accroître de façon naturelle et par un processus de migrations en provenance des districts ruraux et des îles extérieures. À partir de 1960, cette tendance s'accélère avec la conjugaison des événements que constituent en 1961 la mise en service de l'aéroport international de Faaa et le tournage d'une superproduction par une firme cinématographique d'Hollywood, en 1963 l'implantation du Centre d'expérimentation du Pacifique (CEP). Les travaux de l'aéroport entrepris en 1959 pour plus de deux milliards de francs métropolitains font appel à une main-d'œuvre nombreuse et donnent une impulsion décisive au développement du trafic aérien et du tourisme. Le tournage du film *les Mutinés du Bounty* par la Metro Goldwin Mayer mobilise à Tahiti pendant près d'un an deux mille salariés payés à un tarif quatre fois supérieur au salaire local de base.

L'installation du CEP et l'exécution concomitante de grands travaux - qui en plus des infrastructures réalisées sur les sites de tir, comprennent une extension du port, la percée de grands axes de circulation, la construction d'immeubles administratifs, de lycées, d'hôpitaux, de stades, d'une maison des jeunes et de la culture, d'un palais du tourisme... - se traduisent par un appel considérable de main-d'œuvre et la venue d'une population métropolitaine dont les effectifs en zone urbaine passent de mille à plus de cinq mille individus entre 1962 et 1965.

Cet afflux entraîne un éclatement de la ville qui, enserrée entre la mer et la montagne, déborde sur la plaine alluviale, surtout sur la côte ouest où elle rencontre des conditions favorables. Son extension se fait de façon intercalaire par densification de l'habitat le long du littoral où il était épars, le reflux vers l'extérieur s'accompagnant d'une restructuration du centre sous le double poids de la pression démographique et du développement urbain.

Il en résulte une ségrégation sociale grandissante, les plus démunis attirés par la ville étant rejetés dans ses zones ingrates au fond de vallées insalubres où ils s'entassent dans des bidonvilles, les plus favorisés s'échappant du centre gagné par les immeubles administratifs et commerciaux en direction d'une périphérie plus souriante où se multiplient les résidences de luxe sises en bord de mer ou sur des terrains aménagés à flanc de montagne.

De 1962 à 1983, soit en une vingtaine d'années, la population de la Polynésie française est passée de 84 600 personnes à 166 800 personnes soit une augmentation de 97,2 %, c'est-à-dire, un taux annuel de 3,30 %. Pendant la même période, la population de l'île de Tahiti est passée de 45 400 à 115 800 personnes, soit une augmentation de 155 % et un taux annuel de 4,57 % et la population de l'agglomération de Papeete de 35 500 à 93 300 personnes, soit une augmentation de 163 % et un taux annuel de 4,72 %.



PAPEETE. Le port et le Centre-Ville (cl. F. SODTER. 1982)

Tableau 2
Croissance comparée des populations de la Polynésie française,
de Tahiti et de l'agglomération de Papeete (1)

	1956	1962	1967	1971	1977	1983
Agglomération de Papeete	29000	35500	49300	65200	77800	93300
TAHITI	37400	45400	61500	78500	95600	115800
Polynésie Française	76300	84600	98400	110200	137400	166800

Résumons ici rapidement les principaux facteurs qui conditionnent la croissance de la population du territoire dans son ensemble : ils sont au nombre de deux.

1 - Le taux d'accroissement naturel de la population qui a été très faible pendant longtemps s'est relevé à partir de 1920 et se situe autour de 3 % dans les années 1960-1980.

2 - Un courant d'immigration d'une certaine amplitude, principalement en provenance de France, lié à l'installation du CEP- CEA et aussi au développement de l'économie du territoire : ce courant est probablement de l'ordre de 10 000 à 15 000 personnes pour cette période (2).

Les facteurs qui expliquent de leur côté la croissance de l'agglomération de Papeete sont plus complexes : on y reviendra ultérieurement plus en détail.

Cette croissance se constate en valeur absolue comme l'a montré le tableau précédent mais aussi en valeur relative jusqu'en 1977 comme le montre le tableau suivant :

(1) Cf. F. SODTER 1982.

(2) On avait observé dans les années 1950 une assez forte émigration de Polynésiens vers la Nouvelle-Calédonie, à une époque où le "boom" sur le nickel avait entraîné une demande de main-d'œuvre. Lors de l'avant dernier recensement (avril 1976), la Nouvelle-Calédonie comptait 6 931 Polynésiens dont 4 062 nés en Polynésie. Depuis cette date, la crise du nickel a entraîné un certain reflux de ces Polynésiens vers leur pays d'origine. Le recensement d'avril 1983 ne dénombrait plus que 5 570 Polynésiens dont 3 384 nés en Polynésie.

Tableau 3
Croissance comparée (en %).

% de la population de l'agglomération	1956	1962	1967	1971	1977	1983
Par rapport à Tahiti	77,5	78,0	80,0	82,0	81,5	80,6
Par rapport à la Polynésie française	38,0	42,0	50,0	54,5	56,5	55,9
% de la population de Tahiti par rapport à celle de la Polynésie française	49,0	53,5	62,5	66,5	69,5	69,5

Entre 1977 et 1983, la croissance de l'agglomération s'est faite à un taux inférieur à celui du territoire, ce qui entraîne une diminution de sa part relative.

Comme, sur le territoire, l'agglomération de Papeete est la seule ville (1), le taux d'urbanisation du territoire passe donc de 1962 à 1983 de 42 % à 55,9 %. D'une façon très générale, notamment si on compare les chiffres de la Polynésie à ceux d'autres pays de structure semblable, les processus d'urbanisation n'y présentent pas de caractéristiques aberrantes : aussi bien ce taux d'urbanisation de 1983 - 55,9 % - semble bien proche de ceux de la Nouvelle-Calédonie (61,80 en 1980), Martinique (66,5 en 1980). Ce taux est élevé mais assez caractéristique d'une situation insulaire et aussi d'un niveau de vie élevé. Les taux d'urbanisation dans d'autres archipels du Pacifique mais au niveau de vie nettement moins élevé sont plus faibles : pour 1980, îles de Cook 31 %, Fidji 42 %, Samoa 23,2 %. À l'inverse, les pays océaniques ayant une dimension démographiquement supérieure et économiquement très développée ont un taux d'urbanisation beaucoup plus élevé : Australie 88,5 %, Nouvelle-Zélande 84,5 % en 1980.

En ce qui concerne le taux annuel de croissance de l'agglomération, Papeete connaît depuis 21 ans une croissance très rapide, 4,72 %, certes, mais qui ici encore, se situe à un niveau "raisonnable" et non à un niveau "explosif" comme pour certaines cités du Tiers Monde en Afrique ou en Amérique latine (par exemple, Abidjan, 10 % en moyenne sur une période de 12 ans de 1965 à 1977).

Toutefois, ce taux moyen sur 21 ans - 4,72 % - recouvre différentes périodes pour lesquelles ce taux de croissance s'est sensiblement modifié, comme le montre le tableau suivant :

(1) Seule, peut-être, l'agglomération de Uturoa, dans l'île de Raiatea pourrait être considérée comme urbaine; pourtant elle est encore une très petite ville : environ 2 650 hab. en 1977 et 2 730 en 1983.

Tableau 4.
Taux d'accroissement annuel moyen des différentes populations (%).

Années :	1956-1962	1962-1967	1967-1971	1971-1977	1977-1983
Polynésie Française	1,70	3,32	5,45	2,31	3,05
Tahiti	3,35	6,75	7,36	3,01	3,01
Agglomération de Papeete	3,50	7,34	8,03	2,88	2,86

Depuis sa création en tant que capitale, Papeete et son agglomération ont un certain pouvoir d'attraction qui fait que leur taux de croissance a presque toujours été supérieur à celui du territoire dans son ensemble ; en fait, de 1956 à 1962, la croissance de l'agglomération est de 3,5 %, très proche de 3,3 %, chiffre donné pour le taux d'accroissement naturel des îles du Vent pendant cette période (1) ; on peut donc avancer que le pouvoir d'attraction de la ville ne joue pratiquement aucun rôle, à cette période, ce qui sur le plan économique doit se traduire par une quasi-stagnation ou peut-être une régression.

Sur le plan des structures démographiques et de la répartition de la population sur le territoire, un grand bouleversement se produit dont les effets par ondes successives vont durer une dizaine d'années pour aboutir à une certaine stabilisation à partir de 1972 et notamment à un ralentissement très prononcé de la croissance de la zone urbaine de Papeete ; le taux de croissance annuel redescendant à 2,86 %, c'est-à-dire très légèrement inférieur au taux de croissance naturel (2).

La population urbaine de Tahiti est en changement constant, non seulement en nombre mais dans l'espace. Aussi est-il utile de revenir sur la délimitation elle-même de la zone urbanisée et les aspects différents que celle-ci a revêtus au cours des années récentes.

B - Définition de la zone urbanisée (3)

Reconstituer l'histoire de la croissance urbaine à Tahiti, suppose que l'agglomération soit identifiée dans l'espace et le temps, dans des limites clairement définies ; on ne peut évidemment pas, pour mesurer cette croissance, se borner à reprendre dans le temps les statistiques des diverses communes qui composent l'agglomération d'aujourd'hui.

(1) L'étude des origines et de l'importance des flux migratoires au cours de cette période a été réalisée en détail : cf. J. FAGES 1972, 1974 et F. SODTER 1982.

(2) Ce taux est lui-même en baisse par rapport aux périodes précédentes puisqu'il semble que s'amorce une baisse générale de la fécondité, en rapport probablement avec l'élévation rapide des niveaux de vie et la mise en vente libre des produits anticonceptionnels : le taux de natalité qui était encore de 43 ‰ en 1969 ne s'élève plus en 1979 qu'à 27,6 ‰, et remonte légèrement en 1983 : 30,2 ‰.

(3) Texte rédigé, pour l'essentiel, en 1982, et revu ultérieurement par l'auteur. Quelques chiffres ont été mis à jour par F. SODTER en fonction des résultats du recensement de 1983.

On admet aujourd'hui (1) que, outre Papeete, celle-ci regroupe trois communes sur la côte est (Pirae, Arue, Mahina) et trois sur la côte ouest (Faaa, Punaauia, Paea) quoique pour cette dernière la nuance soit de mise du fait de ce caractère franchement périurbain et de sa double fonction urbaine et rurale ; mais qu'en était-il, il y a dix ou vingt ans ? Reconstituer l'histoire récente de cette agglomération à "géométrie variable", tel est le but de l'étude qui suit.

Le caractère urbain d'un espace géographique se définit le plus souvent par ses fonctions et ses activités, ce qui suppose l'existence de statistiques, (homogènes et détaillées par commune) relatives à la population active et à sa répartition en grandes catégories socio-professionnelles ; ces statistiques n'existant pas, il fallait se contenter des effectifs de population et de leur évolution dans le temps.

1) Le problème des limites : recherche d'un indice d'urbanisation

À l'analyse des deux séries de courbes (figures 1-2), il apparaît bien difficile de situer avec une relative précision, le passage du rural à l'urbain ; les courbes des taux d'accroissement par commune urbaine ou en voie d'urbanisation confirment sans ambiguïté que le phénomène de croissance urbaine est antérieur à l'installation du CEP. Toutes les communes (2) présentent en effet un taux d'accroissement bien supérieur à la croissance moyenne de la Polynésie et ce, dès la période 1956-1962. Mais un taux d'accroissement très élevé, même s'il est lié à la proximité de la ville, ne peut suffire à distinguer le rural de l'urbain. Pour saisir la réalité urbaine aux diverses époques où nous disposons de données (3), nous avons tenté d'établir un indice prenant en compte, à chaque période, le poids relatif de chaque commune et son taux d'accroissement ; cet indice multiplié par le nombre de communes est ensuite comparé à l'indice de la période pour l'agglomération dans son ensemble, indice considéré comme la valeur seuil ; la formule imaginée peut se poser de la façon suivante :

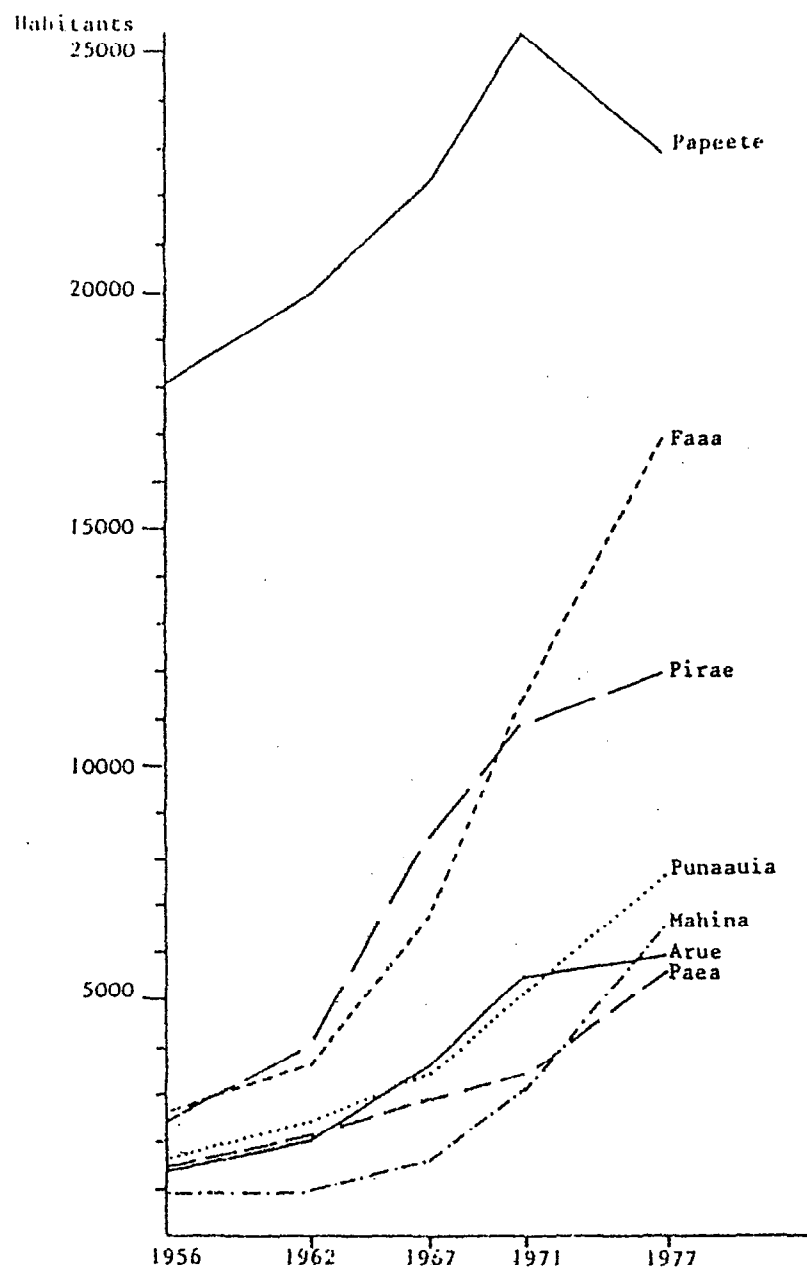
$$I_C = n (P + T)$$

où : n est le nombre total de communes de l'agglomération.
 P est le poids relatif de la commune (en pourcentage).
 T est le taux d'accroissement.

(1) J. FAGES 1975.

(2) Celle de Papeete exceptée.

(3) F. SODTER 1982.

**Figure n° 1**

Évolution de la population des communes urbaines.

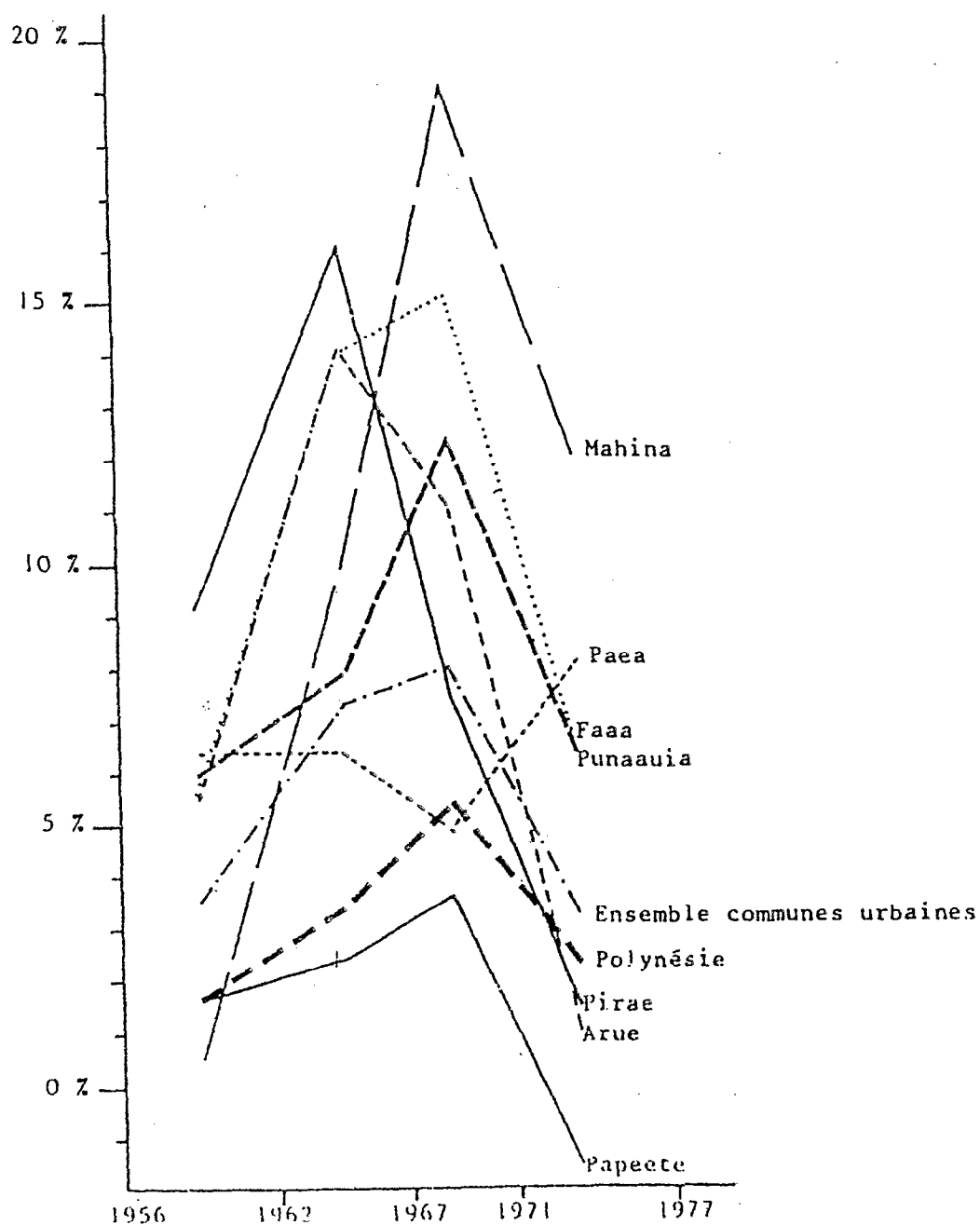


Figure n° 2

Accroissement de la population dans les communes urbaines.

a) Les résultats sont les suivants :

Tableau 5
Population par commune.

	1956	1962	1967	1971	1977	1983
MAHINA	1.038	1.084	1.694	3.200	6.524	8.954
ARUE	1.478	2.035	3.778	5.534	5.911	6.747
PIRAE	2.487	4.202	8.429	10.960	12.070	12.023
PAPEETE	18.089	19.903	22.278	25.342	22.967	23.496
FAAA	2.657	3.681	6.778	11.442	16.950	21.927
PUNAAUIA	1.719	2.424	3.448	5.245	7.740	12.414
PAEA	1.507	2.185	2.919	3.462	5.619	7.733
ENSEMBLE	28.975	35.514	49.324	65.185	77.781	93.294

Source : SODTER 1982.

Tableau 6
Indice d'urbanisation (1).

	1956/62	1962/67	1967/71	1971/77	1977/83
MAHINA	28,28	93,8	158,69	132,5	98,14
ARUE	76,72	147,42	134,75	63,42	66,29
PIRAE	137,76	217,63	171,15	123,62	98,28
PAPEETE	423,71	365,12	316,61	225,47	192,85
FAAA	108,29	184,52	217,91	184,94	187,39
PUNAAUIA	86,73	103,53	139,44	108,92	135,73
PAEA	85,33	87,08	73,08	101,5	90,09
ENSEMBLE	103,5	107,34	108,03	102,88	102,86

_____ : Communes dont l'indice est supérieur à celui de l'agglomération.

----- : Commune dont l'indice est en récession par rapport à l'époque précédente.

(1) Pour le détail du calcul de l'indice, cf. CAMBREZY 1982.



MAHINA. La pointe Vénus (cl. F. SODTER. 1982)

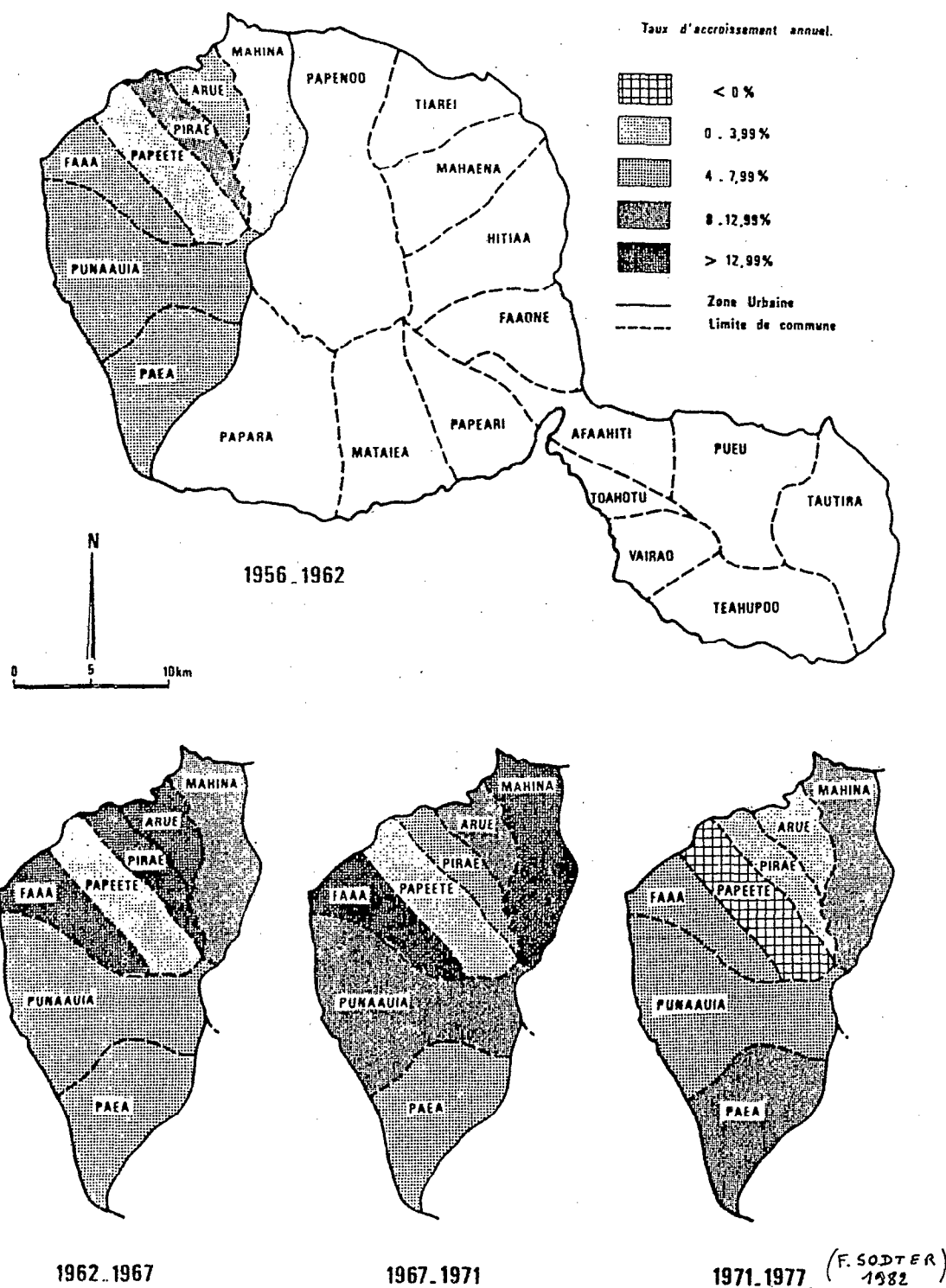


Figure n° 3

Croissance de la population de l'agglomération de Papeete entre 1956 et 1977.

b) - Interprétation des résultats

- Pour la période 1956-1962, trois communes seulement présentent un indice supérieur à l'indice global de l'agglomération : on admettra que seules ces trois communes sont urbaines.
- En 1962-1967, l'agglomération compte une commune supplémentaire, celle d'Arue, mais déjà Papeete présente des signes de saturation, par rapport à la période précédente.
- En 1967-1971, l'agglomération atteint pratiquement ses limites actuelles, avec l'adjonction de Mahina et Punaauia, mais Arue et Pirae présentent à leur tour des signes de fléchissement, ce qui n'est pas encore le cas pour la commune de Faaa.
- La période 1971-1977 confirme la position charnière de la commune de Paea dont l'indice est très voisin de celui de l'agglomération ; toutes les autres communes marquent le pas.

Dans la mesure où cette méthode permet de situer dans le temps les limites de l'agglomération, nous la considérons satisfaisante, beaucoup plus dans tous les cas, que la simple prise en compte des décisions administratives aboutissant à la création des communes de Faaa et Pirae en 1965 (toutes les autres datent de 1972), expression d'un fait accompli. Elle nous permet enfin et surtout, de quantifier la croissance urbaine de 1956 à 1977 : après établissement de la courbe des indices, on admet qu'une commune devient urbaine lorsque sa courbe recoupe celle de l'agglomération.

La croissance urbaine de l'agglomération se serait donc déroulée de la façon suivante :

1959 : trois communes urbaines : Papeete bien sûr, Pirae et Faaa plus récemment.

1961 : l'agglomération compte une commune supplémentaire, Arue.

1964 : annexion de la commune de Punaauia.

1965 : extension vers Mahina.

1974 : Paea devient frange urbaine.

Une remarque s'impose immédiatement : l'extension de l'agglomération dans ses limites actuelles s'est déroulée très rapidement mais n'évolue pratiquement plus depuis 1974. L'agglomération s'étend aujourd'hui sur quelques 35 kilomètres de littoral : jusqu'au PK. 12 dans la commune de Mahina et jusqu'au PK. 23 dans la commune de Paea ; avec trois communes seulement en 1959, l'agglomération s'étendait alors sur une dizaine de kilomètres seulement. De 1959 à 1974, l'agglomération de Papeete a donc gagné une vingtaine de kilomètres supplémentaires en quinze ans.

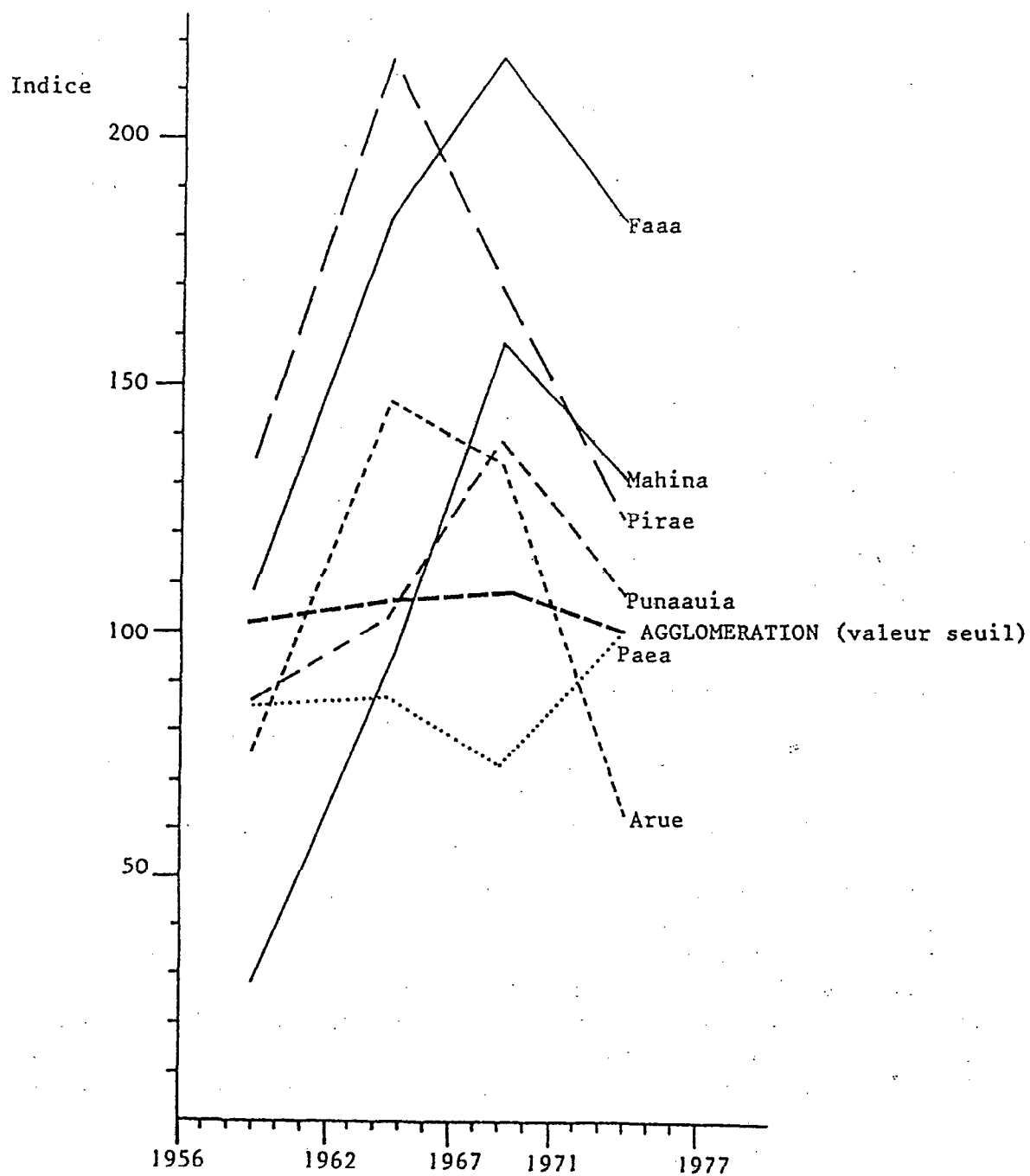


Figure n° 4
Indice d'urbanisation.

L'agglomération urbaine, ainsi définie, a vu croître sa population de la façon suivante :

• Effectifs :

	Population	Nombre de communes
	1956 : 23 233 habitants	(3 communes)
x	1959 : 25 368 "	(3 communes)
x	1961 : 28 924 "	(4 communes)
	1962 : 29 821 "	(4 communes)
x	1964 : 36 831 "	(5 communes)
x	1965 : 40 986 "	(6 communes)
	1967 : 46 405 "	(6 communes)
	1971 : 61 723 "	(6 communes)
x	1974 : 70 384 "	(7 communes)
	1977 : 77 781 "	(7 communes)
	1983 : 93 294 "	(7 communes)

x Population estimée à partir des taux d'accroissement sur la période.

• Taux d'accroissement :

1956 - 1962 : 4,31 %

1962 - 1967 : 10,00 %

1967 - 1971 : 8,22 %

1971 - 1977 : 3,79 %

1977 - 1983 : 2,86 %

2) Le poids de l'agglomération

En 1962, la population urbaine représentait 35,2 % de la population polynésienne, 47,1 % en 1967, 56,6 % en 1977. Même en admettant que l'émigration vers Papeete ait aujourd'hui cessé, l'écart entre zone urbaine et zone rurale ne peut que se creuser par le simple jeu de l'accroissement naturel de population : à l'heure où l'on s'interroge sur le maintien à moyen terme du CEP en Polynésie, cette remarque vaut d'être notée...

Papeete, création et support de la colonisation, symbole de l'extraversion de l'économie polynésienne a vécu pendant longtemps au rythme des goélettes et du coprah ; sa croissance et l'apparition d'un phénomène de banlieue est antérieure à l'installation du C E P, ce que l'on tend à oublier même si le nucléaire a provoqué une formidable expansion du phénomène urbain qui s'est à la fois étendu et densifié. Ce sont des taux comparables aux métropoles des pays du Tiers Monde, mais à l'inverse de celles-ci, cela n'aura été, ou ne sera qu'un feu de paille faute de réelle assise démographique.

Sans faire de projections nécessairement hasardeuses du fait des incertitudes politiques et économiques, on peut se demander si le phénomène urbain n'a pas atteint ses limites ; c'est ce que tend à confirmer la faiblesse du taux d'accroissement moyen annuel de l'agglomération pour la période 1971-1977, comme le fait que les limites géogra-

phiques de l'agglomération n'évoluent plus depuis 1974 environ vers Paea (1), et ce, par suite des contraintes associées à la distance ; le pronostic reste cependant difficile à établir car à l'extension linéaire de l'agglomération (sur la plaine littorale) a succédé ces dix dernières années un relatif "épaississement" de celle-ci par la création de lotissements sur les interfluves (d'ailleurs très inégalement achevés et occupés) et par la colonisation de type plus ou moins spontané des fonds de vallée. Cette tendance se confirmera-t-elle ? Le marché de l'immobilier, notamment dans les lotissements coûteux de montagne, a-t-il un avenir ? Ces questions méritent d'être posées même si cette évolution s'inscrit dans une dynamique banale de croissance urbaine à la périphérie et, du fait de nuisances accrues, d'une dépopulation voire d'une paupérisation du centre (Papeete mais aussi Faaa).

3) Un monde rural polynésien, une agglomération cosmopolite

On admettra aisément que cet indice ne peut suffire à cerner ce que pouvait être l'agglomération au cours de ces vingt dernières années ; à tout le moins il fallait le tester. Entre le monde rural et l'agglomération urbaine, il existe une césure brutale mais aussi évidente : celle de la répartition ethnique et notamment du pourcentage d'Européens dans chaque commune (2) ; Paea, limite de l'agglomération compte 1 104 "Popaa" ("Européens") en 1983, soit 14,3 % de la population de cette commune ; Papara, la commune suivante, n'en compte plus que 314, soit 6,6 %. La rupture est encore plus nette au nord de l'agglomération ; Mahina compte 17,8 % d'Européens contre 1,9 % seulement dans la commune d'Hitiaa O Te Ra. Enfin, sur 19 320 Européens recensés en Polynésie, 14 968 soit 77,5 % vivent dans l'agglomération, la différence étant le fait du contingent sur les sites nucléaires. La présence ou la quasi-absence d'Européens s'avère donc particulièrement significative du fait urbain ; l'évolution de cette population (en grande partie composée de métropolitains expatriés) est la suivante :

-
- (1) Les extensions vers la côte est, après la pointe Vénus, semblent peu probables dans un avenir proche du fait des contraintes topographiques.
 - (2) C'est tout aussi vrai pour les communautés chinoise et demie (métis chinois-tahitiens) : au recensement de 1983, l'agglomération regroupait 88,3 % des Chinois vivant en Polynésie et 45,5 % des Demis. Quant aux Maohi, la proportion est beaucoup plus faible puisque 52,3 % d'entre eux seulement vivent dans les sept communes urbaines. Pour ces trois groupes aucune comparaison n'était possible entre les divers recensements.

Tableau 7
Évolution de la population européenne.

	1956	1962	1971	1977	1983
MAHINA	16	28	734	877	1598
ARUE	145	194	1947	1634	1695
PIRAE	304	383	3813	2447	2438
PAPEETE	1646	1130	3502	3121	3247
FAAA	210	270	1589	1770	2221
PUNAAUIA	134	274	1132	1520	2665
PAEA	42	49	233	695	1104
TOTAL	2497	2328	12950	12064	14968

On remarque que les effectifs de cette population ont évolué de façon irrégulière ; les chiffres de 1962 et 1977 présentant un léger recul par rapport aux effectifs du recensement précédent ; cela ne perturbe pas pour autant une tendance générale qui apparaît clairement lorsqu'on calcule le poids relatif de cette catégorie par rapport à la population totale.

Tableau 8
Pourcentage d'européens par commune.

	1956 %	1962 %	1971 %	1977 %	1983 %
MAHINA	1,5	2,5	22,9	13,4	17,8
ARUE	9,8	9,5	35,2	27,6	25,1
PIRAE	12,2	9,1	34,8	20,2	20,3
PAPEETE	9,5	5,6	13,8	13,5	13,8
FAAA	8,0	7,3	13,9	10,4	10,1
PUNAAUIA	7,8	11,3	21,6	19,6	21,5
PAEA	2,7	2,2	6,7	12,8	14,3
ENSEMBLE	8,6	6,6	19,8	15,5	16,0

Il apparaît en effet clairement que le poids relatif des Européens, après de brutales augmentations, diminue avec le temps, même si les effectifs croissent en valeur absolue. En 1962, les 2 328 Européens représentaient 6,6 % de la population de ces sept districts, contre 8,6 % en 1956 (avec une population à peine plus élevée). De la même façon cette population qui a relativement peu évolué entre 1971 et 1983, voit son poids relatif diminuer de façon sensible : 19,8 % en 1971 contre 16 % en 1983. Au niveau communal, seule la commune de Paea voit le poids relatif de "Popaa" augmenter ; toutes les autres communes connaissent une diminution quelle que soit l'évolution en valeur absolue : la population européenne de Pirae est passée de 3 813 habitants en 1971 à 2 438 en 1983, mais le pourcentage de cette population par rapport au total a décru dans des proportions beaucoup plus importantes : 34,8 à 20,2 % ; on observe d'ailleurs la même tendance dans des communes dont les effectifs ont augmenté : Mahina comptait 734 Européens en 1971 contre 1 598 en 1983, mais le pourcentage est tombé de 22,9 % à 17,8 %...

Ceci introduit une remarque absolument fondamentale pour la compréhension de la croissance urbaine : l'arrivée massive de Polynésiens dans l'agglomération est postérieure à l'implantation des "Popaa". T'Serstevens (1) observait que : *"Arue, bien qu'ayant ses premières maisons à moins d'une lieue de Papeete, est le parfait modèle du village tahitien. Il a été préservé jusqu'ici de l'invasion de Popaa qui se répandent surtout du côté de l'ouest et dans le district de Pirae ou Pare : il doit cet avantage à ce qu'il n'a pas encore l'électricité, car les Blancs, sauf exception, vivent confinés dans leurs habitudes de "confort moderne" et ne pourraient se résoudre à l'intimité des lampes à pétrole"*.

Les chiffres ci-dessus montrent clairement que l'on peut, que l'on doit, retourner le raisonnement, car c'est parce qu'il y a des Blancs qu'il y a l'électricité. Contrairement à ce que l'on pourrait croire, ce constat nous maintient au coeur du sujet, qui rappelons-le, est de définir dans le temps des limites de l'agglomération. On s'aperçoit en effet qu'un indice fondé sur la proportion d'Européens, s'il permet aujourd'hui de fixer les limites de l'agglomération, ne rend guère compte de l'évolution de celle-ci, car, outre le phénomène constaté plus haut, plus l'agglomération s'accroît, plus la mobilité de la population est évidente, notamment pour la population européenne qui, fuyant les nuisances du centre-ville, tend à investir les marges de l'agglomération ; ce qui explique la position particulière de Paea, dernière commune gagnée à l'agglomération, dont le pourcentage de "Popaa" est plus élevé en 1983 qu'en 1971.

Cette tendance est ancienne et explique les difficultés qu'il y a à fixer les limites de l'agglomération dans le temps. Avant de s'y établir définitivement, les Popaa avaient fait de ces marges de l'agglomération, des lieux de villégiatures pour le week-end, notamment pour les communes de Punaauia-Paea ; en ce sens, on peut affirmer que l'agglomération a progressé en partie par le biais de la résidence secondaire, phénomène urbain par excellence.

(1) A. T'SERSTEVENS 1950 p. 45.

C - Les contraintes du site

1) Papeete s'est contentée longtemps d'un site originel

De l'analyse des lieux susceptibles de recevoir un germe urbain, il ressort que la ville de Papeete aurait pu se fixer dans trois espaces de vocation différente.

Sans trop d'exagération, l'isthme de Taravao né de l'intersection des deux volcans de Tahiti Nui et Tahiti Iti apparaît comme le mieux placé. Il dispose d'une grande surface comportant des plateaux ou des planèzes de très faible pente. Sur les bords de cet isthme, les plans d'eau de Port Phaéton au sud et de "Faratea" au nord ont une remarquable extension. À "Faratea", le chenal, profond de surcroît, a une largeur de 2 km et sa passe d'entrée ne pose aucun problème d'accès. De son côté, l'anse de Port Phaéton a des eaux lagonaires peu profondes et du même coup il y aurait lieu de creuser un chenal pour navires à fort tirant d'eau.

D'un autre point de vue, la plaine d'Atimaono au sud de l'île de Tahiti est la plus large de Polynésie. Elle s'étire en effet sur plus de 10 km et sa largeur dépasse les 2 km en son centre. Malheureusement ses aptitudes agricoles, son absence de points d'ancrage pour bateaux à fort tirant d'eau, sa pleine exposition aux alizés sont loin d'être des éléments favorables.

Reste donc le ruban littoral de "Pare" dans le nord de Tahiti. Il n'a rien de comparable avec son homologue d'Atimaono. Ici, les falaises vives tombent à pic dans le lagon à hauteur de la pointe de "Nuutere" à l'ouest. Certes, ce n'est qu'à 9 km de distance de cette avancée dans le lagon qu'une deuxième falaise vive, la pointe "Oututaitai" lui succède. Mais entre ces deux unités, la largeur maximale du cordon littoral ne dépasse guère 1 km. Toutefois, abritée des vents d'est, sa rade en eau profonde lui procure un indéniable avantage sur les autres. De surcroît, l'ouverture naturelle du récif barrière a une profondeur non négligeable.

Enfin, il y a les sites de "Mahina" et de "Tautira". S'ils se révèlent très attractifs pour la largeur de la plaine côtière, ils n'en restent pas moins handicapés par un arrière-pays montagneux répulsif car entaillé de vallées profondes jadis sièges d'une activité humaine intense. Bien avant l'arrivée des premiers découvreurs européens, ils ont joué un rôle historique non dénué d'intérêt.

Tous ces sites éparpillés aux quatre coins de l'île de Tahiti, de qualité différente ont aussi des points de similitude. La communication des hommes se limitait à l'utilisation de la ceinture lagonaire. La montagne, de franchissement difficile mais possible, assurait une protection naturelle et efficace en cas d'agressions. Drainées par les rivières, les vallées qui les parcourent apportent l'indispensable alimentation pour vivre. Voilà les quelques critères que réunissaient ces sites.

Mais chacun, avec ses particularités plus qu'avec les analogies, n'appelait pas obligatoirement l'installation d'une ville. Excentrée dans le quart nord-ouest de Tahiti, pourquoi donc celui de "Pape Iti" a-t-il été retenu plutôt qu'un autre aux qualités topographiques sans pareil ? Papeete, ville coincée entre le "mataeinaa" de "Tefana i Ahurai" et celui de "Porionuu", c'est le choix et l'œuvre d'un homme : Bruat. Et son nom d'eau jaillissante "Pape Iti", c'est celui d'une source localisée dans les jardins de l'actuelle Assemblée territoriale.

2) Le débordement du cadre originel

La ville créée dans un site à relief contrasté s'est longtemps cantonnée au seul espace compris entre la "Papeava" et l'avancée d'Auae à hauteur de l'Uranie. Les défauts qu'il présentait ont vite été corrigés par les travaux d'assainissement qui ont accompagné l'édification des bâtiments de protection militaire : blockhaus, forts, remparts, batteries... Indéniablement, comme le prévoyait Bruat, le site originel a rendu d'énormes services.

Mais ce serait une grossière erreur que d'enfermer la ville dans son passé colonial. Le temps des guerres révolu, elle a éclaté de son cadre initial, englobé d'autres sites de proche en proche. La plaine a été privilégiée, surtout du côté de "Pae" et d'Arue. La montagne a été épargnée... jusqu'à la métamorphose de la période du CEP et dans le même temps, l'habitat colmatait les espaces inoccupés du cordon littoral. Le récif frangeant devenait la prise des remblais privés, eux-mêmes conquis par des constructions de qualité. Les organismes publics créent des lotissements d'accueil sur les planèzes de "Faaa" (cité de l'air...) et à côté les églises prêtent aux insulaires des lots de terre minuscules et à bas prix. Les superstructures, faute de place ailleurs migrent à la périphérie urbaine. La ville pousse encore plus loin ses limites et a finalement raison des obstacles topographiques. Elle connaît un développement au fil de l'eau.

Désormais, la plaine corallo-alluviale est à 80 % occupée jusqu'à "Paea" et jusqu'à "Mahina" à hauteur de la rivière d'Ahonu. Signe des temps modernes et avec des moyens techniques qui permettent de tout faire, l'action anthropique entreprend de remblayer le récif frangeant à telle enseigne que celui-ci a disparu en partie du lagon urbain. Les entreprises publiques et privées taillent dans la montagne de Faaa une route à circulation rapide, la RDO (route de dégagement de l'ouest). Les terrassements vivent des fortunes diverses, les paysages urbains en "dents de sorcière" qu'offre l'habitat social d'Heiri, Oremu, Erima... contrastent avec ceux des lotissements aisés de Taina... Les versants escarpés des vallées et les parties montagneuses au-delà de la courbe des 500 m résistent encore aux vues des promoteurs immobiliers. La dynamique urbaine a une vitalité telle que l'on peut se poser la question de savoir pour combien de temps encore les espaces vides resteront vierges.

Il est bien loin le temps où les débuts de la ville composaient avec le site, en corrigeant ses défauts sans causer de profonds traumatismes. Le calibrage des rivières, l'assainissement des endroits mal drainés avait l'échelle humaine. Maintenant au ^{xx}e siècle, la collectivité publique découvre avec stupeur les menaces et les pollutions qui pèsent sur l'environnement urbain (la rade de Papeete, en permanence, l'anse d'Outumaoro, parfois, sont interdites à la baignade...). À cause du laisser-aller du développement urbain trop rapide, elle prend conscience des coûts financiers induits pour les agressions portées au système des pentes. En prise continue avec l'érosion, les sols en montagne sont livrés aux abats d'eau en saison de pluie. Le matériel latéritique rejoint les thalwegs et le ruissellement conduit les eaux chargées de boue au lagon. À Papeete, à Pirae, à Mahina, les embouchures des rivières changent du tout au tout. Une nappe terrigène se forme et dispose ses détritiques sur un fond corallien appauvri en espèces.

L'ensemble de ces conditions naturelles a contribué, mais elles ne sont pas les seules bien entendu, à façonner des paysages urbains particuliers dont nous nous bornerons à examiner deux exemples : Arue et Papeete.

II - LES PAYSAGES URBAINS

A - Arue, ville de banlieue

Arue est la plus petite des sept communes de l'agglomération (1) et celle, également, où la plaine littorale est la plus étroite. Seule la partie la plus proche de Pirae dispose d'espaces plans assez vastes, plus ou moins bien drainés. L'essentiel du territoire communal se situe donc en montagne, sur des pentes parfois très fortes lorsqu'il s'agit des versants de vallées encaissées, ou plus douces dans le cas des larges planèzes.

Les constructions couvrent à peu près tout l'espace disponible entre la route de ceinture et le littoral. Du côté de la montagne, elles n'occupent qu'une frange étroite de terrain, et ne dépassent guère la courbe de niveau des 25 m qui marque sur la carte la limite de la plaine.

Ainsi la route de ceinture apparaît-elle comme l'axe de l'urbanisation à Arue. Quelques exceptions méritent cependant d'être relevées. D'une part, la présence d'un habitat dans les vallées : celles-ci sont étroites, les surfaces planes sont de faibles dimensions. On y rencontre en règle générale un habitat de qualité médiocre, voire franchement misérable caractérisé par l'entassement de constructions, la pauvreté des matériaux utilisés, l'absence d'espaces de dégagement et la difficulté des accès. Si l'habitat pauvre s'insinue ainsi dans les vallées, les versants par contre sont souvent occupés par des maisons de très bonne qualité. Ce sont même parfois de véritables résidences de luxe : vastes terrains boisés et ventilés, vues imprenables sur la mer ou la montagne, piscines mais aussi voitures américaines ou allemandes et qualité de l'architecture ou des matériaux témoignent de l'appartenance sociale des résidents. Très récemment, un vaste lotissement -ERIMA- a été mis en chantier, au prix de travaux de terrassements considérables (mais les terrains disponibles sont très rares sur la plaine et atteignent des prix tels que ceux résultant de ces travaux deviennent compétitifs). Ce lotissement comprend un certain nombre de lots vendus à 3 000 F CFP (2) environ le m², et une soixantaine de logements sociaux en accession à la propriété : ceux-ci sont des duplex en bandes, qui bénéficient d'une vue remarquable mais sont pratiquement dépourvus de terrain autour de la construction.

La plus grande partie de la surface urbanisée d'Arue est occupée par des maisons individuelles (à part deux immeubles collectifs récents, à Arahiri, en bordure du lagon), disposés en ordre lâche. Seuls deux petits secteurs, entre le cimetière chinois et la Nahoata ont une densité supérieure à 10 maisons/ha.

Plusieurs autres éléments retiennent l'attention dans le paysage urbain d'Arue :

- En premier lieu, l'importance du camp militaire, affecté au CEA-CEP (3), vaste ensemble de bâtiments sans grâce et de hangars. Sa taille et sa situation permettraient dans l'avenir de réaliser une belle opération d'urbanisme si le CEP venait à cesser ses activités.

(1) 1 560 ha si l'on ne tient pas compte de l'atoll de Tetiaroa (490 ha) qui lui est rattaché sur le plan communal. La commune de Papeete compte 1 750 ha.

(2) 1F CFP = 0,055 FF.

(3) Commissariat à l'énergie atomique - Centre d'expérimentation du Pacifique.

- La zone industrielle, un peu plus à l'est, où sont installés un certain nombre d'entrepôts et d'entreprises : construction, industries alimentaires (eau, lait, conserves de viande), ateliers municipaux, abattoir.
- En bord de mer, deux bases importantes consacrées aux loisirs nautiques, qui s'étendent également sur le lagon, et quelques belles plages entre la pointe Outuaiai et la pointe Taharaa, mais les accès publics sont rares (1).
- Les ordures ménagères de la commune sont actuellement entreposées et brûlées dans la vallée de la Pahoaitora, au prix d'un environnement nauséabond pour le voisinage.

B - Au coeur de l'agglomération : la commune de Papeete

Les paysages urbains de la ville séparent de façon franche le centre-ville en pleine mutation et sa périphérie. Le noyau urbain a une étendue d'à peine une cinquantaine d'hectares, celle de la périphérie s'exprime en km². Autrement dit, ce n'est qu'une infime proportion des huit communes que le genre de vie urbain a affecté.

Ces deux éléments de la structure urbaine connaissent des évolutions rapides, significatives d'une métamorphose. Leurs fonctions de l'héritage historique ont été gardées et leurs spécialisations renforcées. À cette différence près, le centre-ville a conservé sa vocation léguée par les événements ayant précédé le centre d'expérimentation du Pacifique. Ici, le parc immobilier a rajeuni ces constructions et de ce renouvellement datent des immeubles plus hauts. L'exagération de l'espace périurbain confirme, à côté d'une ville qui se développe en hauteur au centre, le côté tentaculaire du processus urbain.

1) Au coeur de la ville de Papeete

Pour un grand nombre de Tahitiens et d'insulaires, la ville de Papeete c'est avant tout l'espace géographique confiné à la rade de Papeete au nord, à la rivière de la Papeava à l'est, aux falaises mortes des monts Faïere au sud et au temple de Paofai à l'ouest. Quand les Paumotu (habitants des Tuamotu), les Tuhaa Pae... (littéralement : la cinquième paroisse ; désigne les habitants des Australes) arrivent des archipels, c'est ce Papeete-là animé en permanence, envahi par les piétons et les automobiles qui les fascine. Pour les ruraux des "mataeinaa" (le district ou la campagne) de Tahiti, pénétrer au centre-ville et en sortir, c'est goûter aux côtés néfastes de la civilisation urbaine et prendre la mesure d'une qualité de vie dégradante. Pour les uns comme pour les autres, ce sont les magasins, les bâtiments remarquables en béton qui leur servent de points de repère. Rarement, ils connaissent les noms des rues qui évoquent toujours les personnalités ayant marqué le cours de leur histoire coloniale. Force est de reconnaître que les administrateurs coloniaux mais aussi les généraux ont été préférés aux rois et chefs des districts de la société maohi traditionnelle.

(1) Cette rareté des accès publics au littoral n'est pas seulement un obstacle pour les loisirs et le tourisme, mais aussi pour l'économie dans la mesure où de nombreux Polynésiens, en ville, pratiquent la pêche dans le lagon et ont besoin de lieux faciles d'accès pour y entreposer pirogues et filets.

a) *Un cadre hérité de l'ancienne ville coloniale*

Le triangle central a conservé le plan de l'ancien comptoir commercial. Les paysages urbains ont peut-être évolué. Mais le réseau routier amélioré, élargi et goudronné reprend exactement le tracé des chemins de terre percés par Bruat et Lavaud à compter de 1843. Le cœur de Papeete a été assaini, nettoyé de ses marécages. Maintenant, les habitations utilisant les toits à couvert végétal se comptent sur les doigts de la main. Les constructions de 1930 et 1940 caractéristiques par leur toit à quatre pentes s'écroulent sous les coups de bêtouirs de bulldozers. Des immeubles récents de trois à sept étages les ont remplacés et leurs propriétaires (des sociétés civiles immobilières surtout) ont bénéficié de dérogations au règlement d'urbanisme.

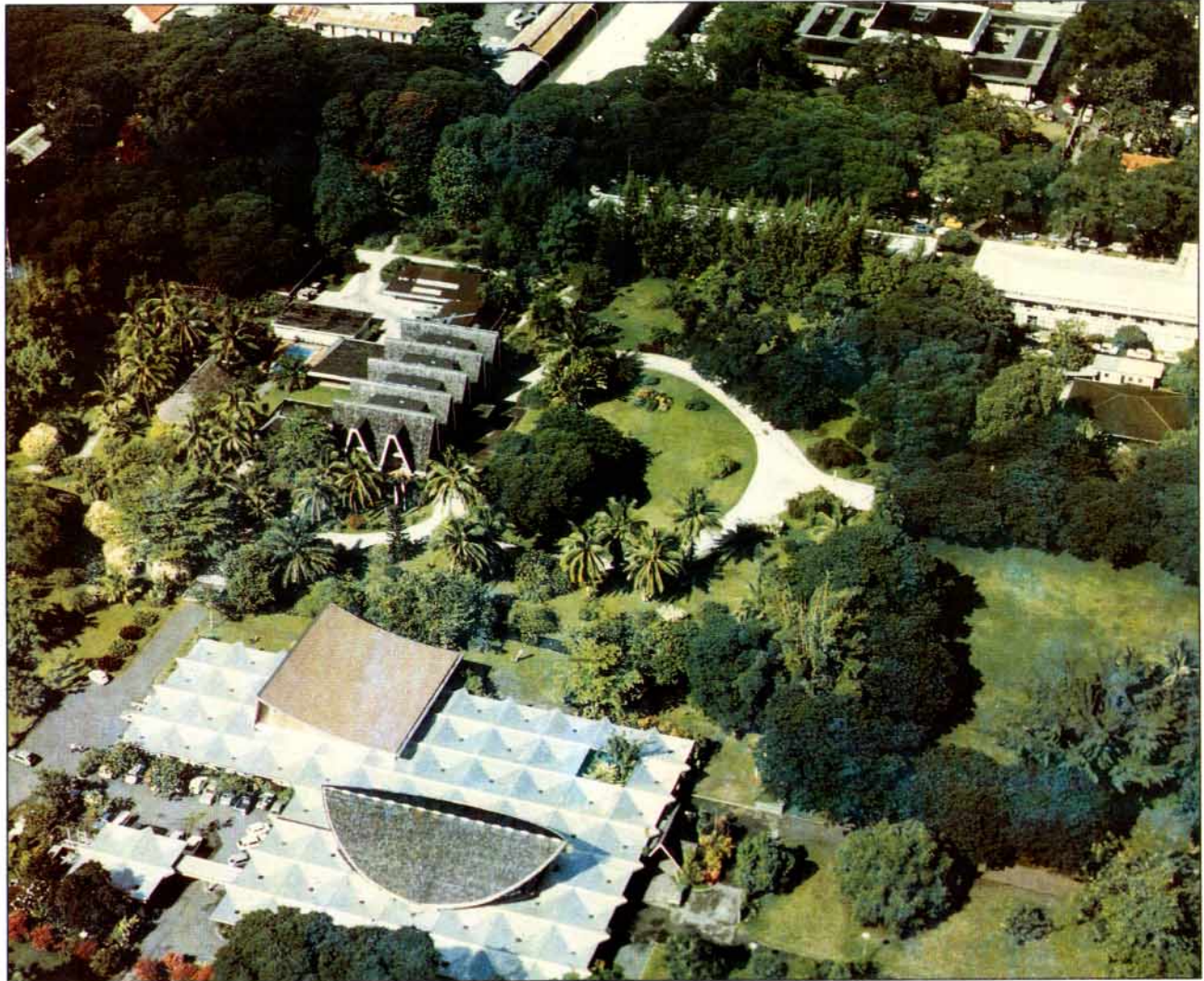
Sur à peine une cinquantaine d'hectares, le centre est, pour l'essentiel, le siège des activités administratives et commerciales du territoire. Sa population légale est évaluée à 1 300 personnes, mais dans la journée, plus de 60 000 personnes s'activent dans le périmètre central. Il est plein à craquer au moment des fêtes de juillet (le "tiurai"). Logés dans les écoles primaires vidées de leurs écoliers, dans les "fare âmuiraa" des paroisses, les gens des districts et des îles deviennent les acteurs des manifestations culturelles et folkloriques. Le centre ville, c'est aussi pour les "taata tahiti" le lieu privilégié pour effectuer des achats exceptionnels et du même coup, d'être contraints d'y rester au moins une demi-journée. À la fin de la journée et autour des marchés, la concentration des hommes est à son maximum. Les enfants et les ouvriers dépourvus de véhicules personnels montent dans les "trucks" pour rejoindre leur domicile. L'accalmie revient la nuit et le dimanche. Les noctambules traînent alors dans les boîtes de nuit et les bars distribués le long du boulevard Pomaré. Du côté de la rade et des quais, les urbains se restaurent sur les roulottes ambulantes rompant la monotonie du centre à demi déserté.

Comme beaucoup de centres urbains, le cœur de Papeete se scinde en plusieurs unités qui ont pour points communs un habitat massif et jointif. Ainsi, le quartier administratif est distinct de la zone commerçante. Il n'a pas non plus d'affinités avec le port. Les multiples chantiers de rénovation renforcent cette polynucléarisation. Outre qu'ils témoignent de la reprise de l'investissement économique générée par la colonie française, et par les fortunes locales du milieu politique et demi, ces opérations élèvent le centre en hauteur. Le désordre des constructions offre un paysage en dents de scie. Des immeubles commerciaux récents de quatre voire cinq étages voisinent avec quelques uns d'à peine deux à trois étages pour lesquels la destruction à terme ne fait guère de doute.

b) *Le centre administratif*

Les quartiers de l'administration d'État et du territoire se sont développés en plein cœur de Papeete, face à sa passe d'entrée. C'est ici que se prennent toutes les décisions publiques et politiques qui engagent l'avenir du pays.

Les pelouses ceinturant les bâtiments administratifs, les jardins de la résidence du haut commissaire et de l'Assemblée territoriale, les espaces verts de la Poste, du palais de justice, la place Tarahoi aèrent ce quartier. Haut lieu des traditions du "Tiurai", et des événements de tous genres (concert de musique, "sit-in" syndical, foire commerciale..., la place Tarahoi demeure célèbre par son "Ora" centenaire, et s'est enrichie de la stèle de Pouvanaa Opa, figure vénérée de la population Maohi. À proximité, les jardins de la poste où coule la rivière "Papeiti" sont un espace de détente pour les urbains.



PAPEETE: Les lieux de pouvoirs. En bas, l'Assemblée territoriale ; au centre, le Haut-Commissariat ; le Conseil de Gouvernement ; en haut, le Palais de Justice ; à gauche, l'antenne de Radio-Tahiti.
(cl. J. CHAMPAUD. 1981)

Dans ce périmètre administratif, les constructions neuves et imposantes par leur taille se sont substituées aux vieux édifices qui dataient de l'implantation française. Encore heureux que des reliques, comme le bâtiment de la Marine nationale aient été conservées et que quelques ensembles architecturaux neufs comme le palais de justice aient embrassé un style original. Les grands tamariniers ont simplement été élagués et lors de l'épisode cyclonique de 1983 ont résisté aux coups de vents violents, pour quelques-uns d'entre eux. Les institutions exécutives et législatives du territoire, en l'occurrence le Conseil des ministres et l'Assemblée territoriale côtoient les organismes d'État, c'est-à-dire le Haut Commissariat, les subdivisions administratives des archipels, le FADIP, la Sûreté générale, RFO. Les caisses bancaires, comme la CCCE et la SOCREDO y sont également installées.

De part et d'autre de l'avenue Bruat aux contre-allées boisées de "maru maru", le bord de mer comporte le monument Charles de Gaulle, la Marine nationale, les deux agences nationales Solari et Lejeune, la Mission d'aide technique du Haut Commissariat, le Conseil de la recherche scientifique, le Syndicat de la promotion des communes. En franchissant la route de ceinture pour se diriger vers le bout de l'avenue, le bâtiment administratif A1, abrite les services territoriaux des Finances, de l'Aménagement du territoire, des Archives, de l'Équipement et depuis peu le ministère de l'Équipement et le service des Contributions directes. Désormais, l'aire de stationnement de l'arrière du bâtiment a été transformée en une aile plus haute d'un étage pour regrouper les services territoriaux éparpillés à Fare-Ute, à Motu-Uta et dans le centre commercial. Un peu plus loin, du palais de justice rénové, l'usager peut rallier la Sûreté générale. Sur la gauche, tout l'espace est occupé par la tutelle d'État, les ministères territoriaux et la Présidence. Toujours en remontant l'avenue Bruat, rue où se déroulent toutes les cérémonies militaires, c'est au monument aux Morts que sont rendus les honneurs aux soldats ayant péri lors des conflits mondiaux. L'enceinte des Travaux publics a été amputée des vieux bâtiments des Domaines et du Cadastre déplacés maintenant à Fare-Ute. Il ne reste plus que les écuries et les hangars de l'époque coloniale. La station Radio Française d'outre-mer paraît à l'étroit entre la rue Dumont d'Urville et la barrière des jardins du Haut Commissariat. En face, le quartier militaire Broche englobe aussi la Gendarmerie nationale et ses logements. La future route des bas coteaux doit normalement remodeler ce tissu urbain très ancien.

Les employés travaillant dans ce quartier éprouvent le plus grand mal à garer leur véhicule personnel. L'encombrement des voies disparaît en fin de journée. De temps à autre, des agriculteurs viennent écouler leurs produits à la sortie des bureaux. C'est que la population active de ce secteur perçoit les salaires les plus enviés du territoire.

2) Le quartier commercial et portuaire

a) La zone commerçante

En dépassant la magnifique poste en direction de la cathédrale, débute le centre commercial de Papeete. Au-delà de la rue des Remparts à près d'un kilomètre de la poste, on l'a quitté. Faute de place ici, quelques commerces sont localisés dans le quartier administratif comme le centre Bruat. Hormis le ministère des Affaires intérieures, le Conseil économique et social, l'Institut statistique territorial, le service des Affaires sociales tous



PAPEETE. Le quartier commercial (cl. J.CHAMPAUD. 1981)

implantés dans les étages supérieurs des immeubles, le cœur du centre-ville a un usage commercial exclusif. Les boutiques occupent partout le rez-de-chaussée des îlots et des galeries marchandes.

En le parcourant, force est de constater que le centre commerçant a deux aspects. C'est indéniablement le secteur moderne qui consomme le plus d'espace. Entre le boulevard Pomaré, et spécialement sa partie centrale dénommée le quai du commerce, l'avenue du chef Vairatoa au nord, la rue des Remparts à l'est et la rue Nansouty, les commerces sont partout présents. Celui qui sillonne la ville pour la première fois éprouve le plus grand mal à se retrouver dans ce royaume du sens unique, des feux de circulation, des sens interdits... Les espaces boisés n'existent plus. Les agents immobiliers guettent les quelques friches non encore bâties... mais pour combien de temps. Les "maru maru" géants ont été abattus sur les bas-côtés des routes et les allées ont été converties en aires de stationnement. Pour celui qui cherche à équiper sa maison ou à se vêtir, c'est le quartier rêvé à l'intérieur duquel le commerce de luxe, les cafés-bars, les restaurants, les boutiques de l'immobilier, de l'habillement, de souvenirs fourmillent. Les panneaux publicitaires éclairés la nuit captent encore son attention. Les automobilistes savent depuis longtemps que toutes les routes du quart nord-ouest de l'île de Tahiti les conduisent à ce centre commercial. Faute de rocade le contournant en hauteur, ils sont contraints de le traverser pour rejoindre la banlieue est à la périphérie ouest et vice versa.

Le caractère moderne de l'appareil commercial domine son côté traditionnel. Les épicières chinoises qui vendaient du linge et de la nourriture dans le même établissement ont disparu sauf en face de l'entrée principale du marché. Tout autour de ce dernier, les commerces ont créé un quartier très authentique où règne une atmosphère bruyante. Leur clientèle a surtout une coloration autochtone. Quant aux maisons chinoises en bois, les bulldozers ont eu raison d'elles. Toute la partie jointive à la rue Colette est dorénavant nue et en voie d'acquisition par la collectivité publique. Les trucks pour qui les rues Colette, Cardella, du 22-Septembre-1914 servent de "terminus" drainent vers ce coin de la ville plus de 60 000 personnes par jour. En fin de journée, quelques-unes d'entre elles peuvent surprendre des pêcheurs descendus du quai de bonitiers tout proche portant leurs produits de pêche. La mairie de Papeete et son magnifique jardin rappelle aussi l'aspect traditionnel de ce centre de Papeete. Peut-être pas pour longtemps, car son exiguïté a suscité de nombreuses initiatives de rénovation sans succès jusqu'ici.

Du côté de la cathédrale de Papeete et de la vieille banque Indosuez, les vitrines de commerces, les devantures multicolores, les boutiques de modes, les points de ventes d'appareils sophistiqués occupent en force les îlots donnant sur les rues. Les épiceries, les supermarchés, à moins qu'ils ne soient au rez-de-chaussée des blocs d'Aline et de Vaima perdent du terrain. La nouveauté, c'est l'introduction de centres commerciaux à plusieurs niveaux et calqués sur les "shopping-centers" de la côte californienne. Leur clientèle est surtout européenne et demie. Parfois des lycéens flânent sur les esplanades et tuent le temps dans les salles de cinéma.

Du front de mer, la vue sur Moorea est splendide au moment du coucher du soleil. Le boulevard Pomaré, depuis l'office d'Action culturelle jusqu'à la Marine nationale de Fare-Ute, tient une place particulière, ne serait-ce que parce que ce front de mer est cité en exemple pour symboliser la richesse artificielle du territoire.

De la piscine olympique, près de l'échangeur d'Auae, le boulevard Pomaré laisse respectivement la plage Sigogne, connue aussi sous le nom de baie des orangers. À hauteur de l'OTAC, les *hambos* et les clochards de la ville ont dressé des campements de fortune. Ces marginaux de la société urbaine vivent de menus travaux. Plus loin, les premiers voiliers étrangers mouillent dans la rade bien avant le monument Charles de Gaulle. C'est après lui que la concentration d'embarcations est la plus forte. Le quai des bonitiers précède celui des paquebots de moins en moins attirés par Tahiti. Aussi n'est-il pas étonnant que les goélettes des îles y accostent. Dans son sillage, la flottille des bonitiers ravitaille le marché en poissons frais. Puis c'est le quai d'embarquement à destination de Moorea. Depuis le premier quai des bonitiers jusqu'à l'abri en pandanus érigé au profit des passagers se rendant à Moorea, tous les terre-pleins ont été judicieusement transformés en aires de stationnement, à l'exception de la place Vaïete où se produisent les groupes de danses, les chorales venues des îles pour fêter le "tiurai".

Sur la droite et depuis Tipaerui, la Gendarmerie nationale est logée au rez-de-chaussée d'une résidence toute neuve, de haut standing. Ce quartier de la ville comporte exclusivement des immeubles neufs dévolus à la location résidentielle dont les prix sont parmi les plus élevés de la ville. Les objectifs des appareils photographiques appartenant aux touristes de passage manquent rarement le majestueux temple "Tiroama". Après le foyer des jeunes filles de Paofai, l'alignement commercial ne reprend qu'au-delà du Grand Hôtel de Papeete où s'est installée provisoirement l'Académie tahitienne. L'intermède des jardins de la Poste dépassé, débute l'inévitable encombrement des contre-allées du boulevard Pomaré. C'est que les commerces jointifs aux façades ravalées attirent du monde. Un peu en retrait du trottoir, des artisans exposent des objets confectionnés avec minutie. Le service du Tourisme et l'Office de la promotion du tourisme renseignent les touristes en quête d'exotisme, juste en face de la magnifique banque de Polynésie. En remontant vers le port, les bars et les boîtes de nuit se succèdent les uns aux autres. Ce quartier passe pour être le coin de la prostitution en ville. Les militaires forment l'essentiel de la clientèle.

b) Le port et sa zone industrielle de Fare-Ute

En atteignant le plus haut immeuble du territoire, le "Kon Tiki", l'usager pénètre alors dans la zone portuaire dite moderne. Jusqu'en 1967, le port s'est confiné au quai des paquebots. Le déplacement des activités d'échanges avec l'extérieur vers le nord, n'a pas entraîné une perte de substance au centre de la commune de Papeete. Le quartier central n'a pas bougé d'un pouce. Mieux même, il s'agrandit.

Avec moins de 600 habitants, le port de commerce et son arrière zone industrielle de Fare-Ute est l'un des quartiers les moins peuplés de Papeete. L'intense activité qui s'y déroule compense largement son faible poids démographique. Le regard du Tahitien retient deux espaces. À moins qu'il ne figure parmi le personnel civil travaillant pour le compte de la Marine nationale, l'espace militaire lui est interdit. L'arsenal militaire, en particulier les navires de guerre qui protègent le territoire d'une agression extérieure, dispose de ses propres chantiers de réparations navales, ouverts aussi en période creuse aux navires commerciaux des pays du Pacifique Sud, mais également à la flottille locale, quand la cale de halage du port ne peut les traiter. Le port civil lui est plus familier, encore plus s'il est employé dans les compagnies de navigation ou les sociétés d'acconage.

À Motu-Uta, ce sont en particulier les insulaires intégrés en ville qui attendent les "fetii" (parents) descendus des archipels éloignés. Toutes les marchandises débarquées sur les terminaux de la douane transitent obligatoirement par le port. Si elles ne sont pas consommées sur place, les goélettes les réexpédient dans les îles. Au retour, les bateaux les plus performants écoulent les denrées à Papeete. L'huilerie réceptionne le coprah. Parce que la Polynésie commande toujours à l'extérieur, le port a besoin d'espaces plus vastes. La zone industrielle de Fare-Ute est aujourd'hui trop exiguë. Construite sur le récif frangeant, Fare-Ute mélange les grossistes aux acconiers, aux réparateurs de véhicules, et même les services administratifs (Domaines, Cadastres, Plan, Commerce extérieur,...) parachutés ici par manque de place au quartier administratif. Les annexes industrielles de Fare-Ute saturées, le port autonome s'agrandit du côté du récif de barrière de Taunua renfloué et remblayé, mais une décision de justice a ordonné l'arrêt des travaux d'extension.

3) Autour du centre-ville

Les quartiers péri-centraux ceignent le cœur de Papeete. Ils se sont formés après que les édifices militaires (les remparts, les batteries,...) de protection du temps de Bruat aient été rasés.

a) *Le quartier des écoles*

Flanqué du centre des activités décisionnelles et de la zone commerciale, il doit son appellation banale à l'extraordinaire densité d'écoles religieuses et chinoises noyées dans un tissu urbain où entrent en compétition l'aspect résidentiel et le caractère commercial. Au débouché de la vallée de la Mission, en grande partie propriété de l'Église catholique, les écoles primaires de Fariimata, de la Mission et les collèges Lamennais et Anne Marie Javouhey ont bonne réputation. Le collège protestant de Pomaré et l'école primaire Viénot ont longtemps traîné une image de marque peu reluisante. Le temple Béthel et la cathédrale se rejoignent sur la pratique du culte qui se fait uniquement en français. Dans le secteur, les centres culturels Si Ni Tong et Kuo Min Tang témoignent de l'influence asiatique mais aussi des conflits qui émaillent l'histoire de son implantation ancienne. En prenant la direction de la Socredo, le Trésor, la chambre de commerce et d'industrie, le vieux musée Lagarde, le cabinet notarial Lequerré à Orovini préfigurent le quartier administratif.

b) *Les quartiers insulaires*

La partie est de la commune de Papeete s'étendant au-delà de la rue des Remparts a vite accumulé les hommes. Les mécanismes ayant conduit à la formation de cette enveloppe du centre sont liés aux migrations insulaires mais aussi à l'exode rural sur l'île de Tahiti. Le renouvellement de la population urbaine dépend du recrutement opéré dans les archipels et dans les "mataeinaa". Ce qui différencie ces deux mouvements, c'est qu'au contraire des insulaires les "taata tahiti" ne sont jamais regroupés par affinités. En revanche, parle-t-on de quartier Rapa, Rurutu à Paea, Paumotu à Mamao... Taunua a une communauté marquisienne. Patutoa compte une colonie des îles Cook, d'Aitutaki. Postérieurs à la mise en place de ces quartiers, les équipements routiers se coupent en formant des angles droits parfaits. Sur le plan, le quadrillage géométrique du secteur par les rues prouve un urbanisme volontaire.

En parcourant cette enveloppe du centre depuis les éperons montagneux jusqu'au bord de mer, l'opposition entre les villas du bord de mer, les coquettes maisons de Fariipiti et les secteurs d'habitats délabrés captent l'attention du visiteur. Les quartiers aisés de Taunua, de Fariipiti... logent les allochtones ayant fait souche à Papeete depuis l'époque des contacts avec les Européens, les Polynésiens du haut de l'échelle sociale, et les métropolitains de fraîche date. Avec un enracinement qui remonte très loin, leur intégration au milieu urbain est remarquable à telle enseigne que la toponymie de ces quartiers (Adams, Ellacott, Renvoyé, Dauphin, Frogier...) reprend les noms de famille. Les quartiers insulaires plus nombreux diffèrent par l'occupation serrée du sol des constructions édifiées à la va-vite. Les bidonvilles mal entretenus, entassés les uns sur les autres dessinent des auréoles autour des temples, des "fare âmuiraa". L'aire de jeux pour les enfants s'ouvre à la route. Mamao, Vaininiore, Manuhoe, Puaea,... ont la triste réputation de contenir parmi la population de 20 ans les voyous de la ville.

Dans cette zone péri-centrale de Papeete, les équipements se limitent à des écoles primaires, à quelques ateliers,... à l'exception du centre hospitalier de Mamao, de la caisse de prévoyance sociale et de l'Office d'habitat social et du service de la Jeunesse. C'est d'ailleurs entre la route de ceinture et l'avenue du Prince Hinoï que les mutations s'accélèrent. De ce côté-là, le centre-ville pousse son antenne. Les constructions en hauteur fourmillent. Dans les espaces interstitiels, la végétation d'arbres s'éclaircit.

c) Les quartiers de Paofai et de Tipaerui

Coincés entre les collines accidentées de Faiere et la plage Sigogne, ils regroupent à peine 800 habitants. Rien de comparable avec les 4 000 personnes qui peuplent les quartiers insulaires. Les équipements publics comme l'école Huitama, celle de Tipacruï, le petit lycée Paul Gauguin, le service de l'Éducation, le Centre de recherche des langues et civilisations polynésiennes, l'hôpital Vaïami, l'institut Malardé... ont en règle générale une origine ancienne. Les espaces culturels et de loisirs se limitent au complexe sportif Willy Bambridge, à l'OTAC. Le supermarché Intermarket a une clientèle européenne surtout.

La fonction résidentielle a décliné fortement. Il reste encore quelques maisons en dur aux toits à quatre pentes mais leur destruction est certaine. Les résidences de haut standing gagnent du terrain.



PAPEETE. Le quartier Paofai. (cl. J.CHAMPAUD. 1981)

CHAPITRE II

LES HOMMES ET LA VILLE

Le cadre général de la croissance urbaine et celui de la physionomie de la ville ayant été ainsi posés, il est temps de considérer de plus près les hommes qui peuplent et font véritablement la ville : d'où viennent-ils, comment s'organisent-ils, quelles sont les conséquences de l'immigration sur l'équilibre de la société, comment s'installent et se logent ces nouveaux arrivants ?

I - MIGRATIONS ET EMPLOIS

La croissance rapide de l'agglomération doit sensiblement plus, nous l'avons vu, aux apports extérieurs qu'à l'accroissement naturel de la population résidente. Ce phénomène migratoire s'accompagne de modifications sensibles dans la composition de la famille et l'évolution des catégories socio-professionnelles.

A - Les flux migratoires

L'étude des mouvements migratoires à l'intérieur de l'agglomération et vers celle-ci sera faite essentiellement pour la période 1977-1983. Elle est menée à partir des réponses à la question posée lors du recensement de 1983 sur le lieu de résidence au 1^{er} janvier 1976.

Elle ne concerne donc que la population née avant le 1^{er} janvier 1976 et exclut de son analyse les migrations intermédiaires accompagnées de retour au cours de la période.

Le tableau 9 montre l'importance de ces mouvements migratoires.

Tableau 9
Population totale de chaque commune en 1983 selon le lieu de résidence
du chef de ménage le 1-1-1976 (en %).

	MAHINA	ARUE	PIRAE	PAPEETE	FAAA	PUNAAUIA	PAEA
Même commune au 1.1.1976	48,5	45,0	47,7	59,5	52,9	46,0	53,4
Autre lieu	51,5	55,0	52,3	40,5	47,1	54,0	46,6

La population de l'agglomération est constituée dans une forte proportion de personnes appartenant à un ménage dont le chef s'est installé dans la commune de résidence actuelle depuis moins de 8 ans.

À l'intérieur même des communes, il existe des déplacements importants, ainsi que l'indique le tableau 10.

Tableau 10
Proportion de la population de 5 ans et plus résidant dans la même commune en 1972 et en 1977.

	COMMUNE DE RESIDENCE						
	MAHINA	ARUE	PIRAE	PAPEETE	FAAA	PUNAAUIA	PAEA
Même logement	76.3	83.3	92.4	84.7	75.6	83.9	87.5
logement différent	23.7	16.7	7.6	15.3	24.4	16.1	12.5

Une proportion importante des immigrants de chaque commune vient de l'extérieur de l'agglomération, du reste de la Polynésie française et de l'extérieur, principalement de France métropolitaine (Tableau 11). Mais il existe également de nombreux mouvements à l'intérieur même de l'agglomération.

Tableau 11
Proportion de population (née avant le 1^{er} janvier 1976) installée depuis le 1^{er} janvier 1976 dans chaque commune de l'agglomération, selon le lieu de résidence antérieur (en %).

LIEU DE RESIDENCE ANTERIEURE	COMMUNE DE RESIDENCE EN 1983						
	MAHINA	ARUE	PIRAE	PAPEETE	FAAA	PUNAAUIA	PAEA
MAHINA	+	35,0	19,9	14,0	21,5	15,0	9,1
ARUE	53,2	+	33,8	23,7	18,1	20,0	19,8
PIRAE	73,0	71,2	+	50,4	42,4	36,6	24,9
PAPEETE	200,0	151,8	267,7	+	258,0	163,5	152,8
FAAA	55,7	36,2	51,0	53,8	+	96,9	70,1
PUNAAUIA	25,7	19,3	25,1	26,5	50,6	+	74,1
PAEA	5,3	8,7	11,9	15,5	22,3	30,2	+
Reste des Iles-du-Vent	66,6	38,2	44,7	65,7	63,6	50,9	70,1
Iles Sous-le-Vent	39,5	42,5	26,1	66,1	57,6	44,3	33,5
TUAMOTU-GAMBIER	21,9	11,0	23,4	37,5	66,8	46,6	25,4
AUSTRALES	8,1	4,3	10,9	24,1	12,8	11,6	8,6
MARQUISES	11,6	18,9	12,9	29,3	25,7	11,1	7,6
FRANCE/DOM	345,4	478,0	405,7	466,5	261,4	367,9	373,1
TOM	52,9	38,2	23,4	63,5	57,6	45,7	93,9
ETRANGER	41,6	46,8	44,2	63,5	41,6	59,6	37,1

Le calcul des indices d'intensité migratoire permet d'analyser les échanges de populations entre les communes composant l'agglomération.

Cet indice est défini ainsi :

$$mi, j = \frac{Mi, j}{M., j}$$

où Mi, j est l'effectif des migrants de la zone i vers la zone j au cours de la période.

Mi, j l'effectif total de la population sédentaire de i et des émigrants de i .

$M., j$ l'effectif total de la population sédentaire de j et des immigrants de j .

Les indices d'intensité migratoire des communes de l'agglomération pour la période 1977-1983 sont présentés dans le tableau 12.

Tableau 12

Indice d'intensité migratoire de la population née avant le 1^{er} janvier 1976
entre les communes de l'agglomération (1976-1983).

LIEU DE RESIDENCE ANTERIEURE	COMMUNE DE RESIDENCE EN 1983						
	MAHINA	ARUE	PIRAE	PAPEETE	FAAA	PUNAAUIA	PAEA
MAHINA	*	482	226	105	187	188	78
ARUE	744	*	501	231	205	327	220
PIRAE	549	686	*	264	259	322	148
PAPEETE	554	540	788	*	582	531	337
FAAA	221	185	215	149	*	451	221
PUNAAUIA	203	195	210	146	325	*	464
APAEA	60	125	143	122	205	399	*

La lecture en ligne de ce tableau permet d'analyser pour une commune de départ la manière dont se répartit son émigration vers les autres communes.

En colonne, on évalue pour chaque commune d'installation depuis le 1-1-1976 les poids relatifs des autres communes dans l'immigration venant de l'agglomération.

C'est entre communes contiguës que l'intensité des mouvements migratoires est la plus forte.

La ville de Papeete a un pouvoir d'attraction faible et fournit une proportion importante de migrants à chaque commune de l'agglomération.

Sur chacune des côtes, est et ouest, les mouvements ont tendance à s'effectuer à l'intérieur de la même côte.

B - La taille des ménages

Si les définitions du ménage et les informations recueillies sur ces ménages sont pratiquement les mêmes dans les cinq recensements, il n'est pas possible de comparer l'ensemble de ces informations car les exploitations qui en ont été faites sont différentes pour chaque recensement, en particulier pour le recensement de 1971 qui n'a été l'objet que d'une publication provisoire.

Par ailleurs, la comparaison de certaines variables n'a pas été faite dans le présent travail en raison soit de l'imprécision qui s'attache à la définition de ces variables, ce qui est par exemple le cas de l'ethnie, soit du manque de validité de la variable comme pour le sexe du chef de ménage.

La population de Polynésie est composée de plusieurs groupes comprenant des personnes d'origines variées dont les comportements démographiques sont très différents. On distingue généralement cinq groupes : Ma'hoi ou Polynésiens non métissés, Demis ou Métis euro-polynésiens, Asiatiques, Européens et autres.

En fait, il n'existe pratiquement pas de Polynésiens non métissés et la distinction entre Ma'ohi et Demis se fait essentiellement par le mode de vie, critère fortement subjectif et qui varie avec le temps. Ceci rend très précaire toute comparaison entre les recensements successifs.

Pour ce qui est du sexe du chef de ménage, quatre recensements considèrent comme chef de ménage l'homme dans tous les cas de couples, mariés légalement ou vivant en union libre, ce qui nous paraît sous-estimer largement le rôle de la femme polynésienne qui semble souvent être l'élément stable de la cellule familiale. Ce choix rend caduques les analyses faites selon le sexe du chef de ménage.

Si la taille moyenne des ménages ne semble pas avoir varié sensiblement entre 1956 et 1983, l'étude de la distribution des ménages selon leur taille montre une évolution nette.

En 1983, la taille moyenne des ménages était de 5 personnes ; elle était de 5,3 en 1956, de 5,0 en 1962, de 5,14 en 1971 et de 5,24 en 1977.

Le tableau 13 montre les modifications intervenues entre 1956 et 1983 dans la taille des ménages.

Tableau 13
Répartition des ménages selon leur taille.

Nombre de personnes par ménage	ANNEES				1983
	1956	1962	1971	1977	
1	7,8	7,7	5,4	7,1	7,6
2	11,1	12,5	11,1	11,9	13,1
3	14,3	14,5	14,6	14,6	15,6
4	14,3	14,9	15,6	16,1	17,6
5	12,6	12,4	13,0	12,6	12,6
6	10,4	10,6	10,8	9,5	8,7
7	9,1	8,3	8,3	7,7	6,5
8	5,9	7,0	6,7	5,9	5,1
9	4,5	4,5	4,8	4,1	3,7
10	9,9 ⁽¹⁾	3,4	4,1	3,3	9,3 ⁽¹⁾
11		1,6	2,1	2,3	
12		1,0	1,3	1,6	
13		0,7	0,8	1,2	
14		0,3	0,5	0,7	
15 & +		0,7	0,9	1,4	

(1) Ménages de dix personnes et plus.

On observe jusqu'au milieu des années 1970 un double phénomène : augmentation de la proportion de ménages de quatre personnes au détriment des ménages de taille inférieure et supérieure, et augmentation de la proportion de ménages de plus de dix personnes. Au cours de la dernière période la part des ménages de taille égale ou inférieure à quatre personnes continue à augmenter tandis que celle des ménages de dix personnes et plus tend à diminuer.

Cette augmentation de la fréquence des familles nombreuses jusqu'au milieu des années 1970 corrobore la constatation faite par Panoff en 1970 où il remarque qu'en "*Polynésie française la famille étendue, loin d'être une survivance archaïque est le signe d'une déstructuration rapide*".

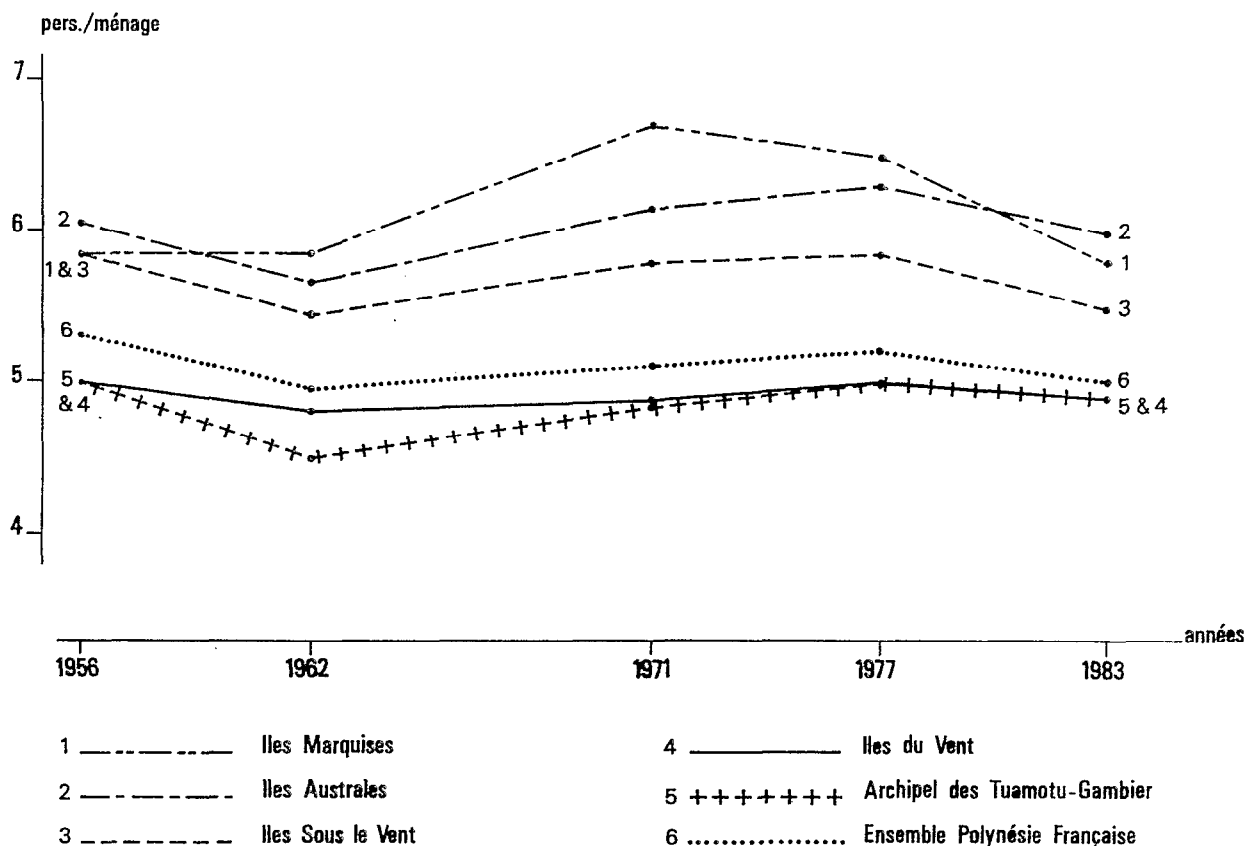
Sous l'influence de la transformation de l'économie et de l'urbanisation, la famille polynésienne tend donc à évoluer vers deux modèles : une famille réduite qui serait formée de ceux qui arrivent à s'intégrer dans la transformation de la société et la famille de grande taille des exclus.

L'appartenance ethnique constitue en Polynésie un élément déterminant de la taille des ménages. Nous avons vu précédemment la difficulté à utiliser la variable ethnique pour la comparaison des recensements, aussi ne donnerons-nous que les résultats du dernier recensement.

En 1983, la taille moyenne est de 5,8 pour les ménages dont le chef est Ma'ohi, de 5,1 pour les Demis, de 4,4 pour les Asiatiques, et de 3,2 pour les Européens.

Ces différences peuvent également s'observer au niveau de la zone géographique de résidence des ménages (voir figure 5). La taille des ménages de chaque circonscription est fortement déterminée par la structure ethnique de la population.

Figure n° 5
Taille moyenne des ménages selon la circonscription.



La composition des ménages

Le recensement de 1971 ne fournit pas de données sur la composition des ménages. La comparaison des recensements de 1956, 1962, 1977 et 1983 montre un double phénomène : le noyau de base du ménage de plus en plus composé d'un couple, marié ou en union libre, avec des enfants au foyer ; d'autre part ce noyau de base est de moins en moins accompagné de noyaux secondaires.

Tableau 14
Répartition des ménages selon la composition du noyau de base.

Composition du noyau de base	1956	1962	1977	1983
Chef de ménage sans conjoint ni enfant	12,9	13,7	10,5	10,9
Couple marié ou en union libre sans enfant au foyer	21,6	20,6	11,4	12,0
Couple marié ou en union libre avec enfants	55,2	56,9	68,5	66,1
Chef de ménage seul avec enfants	10,2	8,8	9,4	11,0
Impossible à déterminer	0,1	-	0,2	-
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0
Nombre de ménages	14 004	16 533	25 424	32 140

Les couples avec des enfants vivant au foyer qui formaient en 1956 plus de la moitié des noyaux de base constituent en 1983 le modèle dominant avec 66 %.

Les chefs de ménage seuls avec des enfants passent de 10,2 % en 1956 à 11,0 % en 1983 après avoir diminué entre 1962 et 1977.

Les chefs de ménage sans conjoint ni enfant au foyer régressent un peu plus passant de 12,9 % à 10,9 %.

C'est le groupe des couples, mariés ou en union libre sans enfant qui évolue le plus puisqu'il diminue presque de moitié, passant de 21,6 % à 12,0 %.

Cette modification de la composition du noyau de base s'accompagne d'une évolution des personnes agglomérées à ce noyau (voir tableau 15).

Les ménages dont le noyau de base n'a aucune personne agglomérée qui représentaient en 1956, 56,9 % du total des ménages fournissent en 1983, 75,6 %. Cette évolution se manifeste quelle que soit la composition du noyau de base mais c'est pour les couples sans enfants qu'elle est la plus notable.

Alors qu'en 1956, 41 % comportaient des parents et/ou des amis, ils ne sont plus que 24,1 % en 1983.

Il y a également de moins en moins de domestiques ou de salariés agglomérés au noyau de base. C'est chez les couples avec enfants au foyer que ce phénomène est le plus fort.

La famille polynésienne continue donc d'évoluer vers un modèle de famille nucléaire avec toutefois cette particularité qu'une proportion importante de ces couples vit en union libre.

En conclusion, on peut donc noter que l'évolution de la famille polynésienne qui s'était amorcée depuis longtemps sous l'influence de l'administration européenne et des églises protestante et catholique s'est amplifiée dans la période récente au cours de laquelle l'économie s'est transformée et l'urbanisation s'est accélérée. Cette famille évolue vers une situation où la famille nucléaire est de plus en plus le modèle dominant.

Tableau 15
Répartition des ménages selon la composition du noyau de base
et des personnes agglomérées à ce noyau.

	1962			1983		
Personnes agglomérées au noyau de base						
Composition du noyau de base	Aucune	Parents et/ou amis avec ou sans domestiques	Seulement domestiques ou salariés	Aucune	Parents et/ou amis seuls	Autres cas
Chef de ménage sans (1) conjoint ni enfant	56.3	43.1	0.6	69.8	29.8	0.4
Couple marié ou en union libre sans enfant au foyer	40.8	58.6	0.6	77.1	22.7	0.2
Couple marié ou en union libre avec enfants	62.9	35.7	1.4	77.0	22.8	0.2
Chef de ménage seul avec enfants	57.4	41.8	0.8	71.2	28.4	0.4
Ensemble	56.9	41.0	1.0	75.6	24.1	0.3

(1) en 1977 il y avait un résidu de 0.3 % de personnes agglomérées dont le statut n'était pas déterminé.

C - La structure de l'emploi

La transformation de l'économie du territoire depuis une vingtaine d'années a abouti à une modification profonde des structures de cette économie et notamment à une expansion rapide du secteur tertiaire, une expansion plus lente du secteur secondaire et une stagnation relative du secteur primaire. La constatation que l'on peut en faire à la lecture des comptes de la nation se traduit aussi dans la structure de l'emploi. Or, comme il est largement reconnu, l'expansion du secteur tertiaire et sous certaines conditions celle du secteur secondaire ont un impact direct sur les processus de l'urbanisation ; la croissance démographique de l'agglomération est la conséquence de la modification des structures de l'emploi, compte tenu de l'environnement socio-géographique dans lequel cette évolution a pris place. Le tableau suivant montre cette évolution pour l'ensemble du territoire :

Tableau 16
Évolution de la structure de l'emploi de 1962 à 1983 par secteur d'activité.

Source : recensements INSEE.

Secteur d'Activités	Effectifs 1962			Effectifs 1977			Effectifs 1983		
	H	F	E	H	F	E	H	F	E
Primaire	10.500	1.700	12.200	6.700	800	7.500	6.326	1.601	7.927
Secondaire	4.100	1.000	5.100	7.000	900	7.900	8.834	1.925	10.759
Tertiaire	5.400	3.800	9.200	16.900	10.500	27.400	24.267	14.750	39.017
TOTAL	20.000	6.500	26.500	30.600	12.200	42.800	39.427	18.276	57.703
Dont Services Publics Armée comprise (1)	2.317	792	3.109	9.936	3.601	13.537			

(1) Armée en 1962 : 357 personnes.

Armée en 1977 : 5 280 personnes (y compris le personnel civil du CEP et les employés de la DCAN).

Le tableau suivant montre le pouvoir d'attraction de l'agglomération de Papeete selon les secteurs de l'économie.

Tableau 17
Structure de l'emploi par secteur d'activité pour l'agglomération
de Papeete et l'ensemble du territoire.

Données : Recensement 1983 - INSEE

Secteur d'Activités	Agglomération de Papeete			Polynésie Française			Papeete / Polynésie (%)
	H	F	E	H	F	E	
Primaire	683	128	811	6326	1611	7927	10,2
Secondaire	6062	1227	7289	8834	1925	10759	67,7
Tertiaire	14857	10602	25459	24267	14750	39017	65,3
TOTAL	21602	11957	33559	39427	18276	57703	58,2

Le tableau reproduit plus loin (1) qui donne la structure de l'emploi par branche d'activités est encore plus explicite sur le rôle de Papeete dans la vie économique du territoire. Au sein du secteur primaire, ce ne sont plus que des activités liées à l'approvisionnement direct de l'agglomération, essentiellement pêche et maraîchage, qui restent représentées. Au sein du secteur secondaire, ce sont les industries et les activités de transport qui sont surtout localisées dans l'agglomération : cela représente 77,5 % pour les premières et 82,5 % pour les secondes : résultat attendu puisque l'on sait par ailleurs que les implantations de presque toutes les activités industrielles se sont faites dans la zone urbaine ; huilerie, brasserie et aussi toutes les entreprises des diverses zones industrielles, Fare-Ute et vallée de Tipaerui. Parmi les rares firmes industrielles installées hors de l'agglomération, on peut citer l'entreprise de jus de fruits de Moorea, les entreprises perlrières dans divers archipels et aussi les nouvelles centrales hydro-électriques de l'île de Tahiti.

Les entreprises de transport sont très localisées dans la zone urbaine qui comprend aussi bien les installations du port que celles de l'aéroport de Faaa : les "goélettes" de la desserte interinsulaire comme les avions d'Air Polynésie et d'Air Tahiti, y sont basés ainsi que tous les services y attachés ; seul le personnel des escales et aéroports insulaires travaille en dehors de l'agglomération.

Certaines caractéristiques géographiques du territoire permettent d'expliquer pourquoi la zone urbaine de Papeete joue dans ce secteur un rôle considérable. Ensemble de cinq archipels, composés d'îles de taille modeste en superficie comme en population, le territoire est très fortement focalisé sur sa capitale. En effet, par son aéroport et par son port, Papeete est le point de départ comme le point d'arrivée de toutes les personnes et de tous les biens, aussi bien dans les relations du territoire avec l'extérieur que dans les relations de Tahiti et de Papeete avec les îles des archipels.

Le port de Papeete est exemplaire dans ce domaine : en raison de la faiblesse du tissu productif local, le territoire est absolument dépendant de l'extérieur pour son approvisionnement dans presque tous les secteurs de l'économie. Mais en raison du faible poids économique de chacune des îles et aussi de l'absence d'installations portuaires dignes de ce nom dans les archipels (2), la totalité des importations du territoire et la redistribution d'une partie de ces marchandises par les petites unités qui assurent la desserte maritime interinsulaire (goélettes) passent par le port de Papeete. Ce monopole de fait du port de Papeete constaté pour les importations se retrouve aussi dans le domaine des exportations : toutes les marchandises destinées à la capitale (coprah traité à l'huilerie de Tahiti et poissons) sont collectées par les bateaux de la desserte maritime interinsulaire dans les différentes îles, (en fret de retour des importations) et débarquées à Papeete d'où sont réexpédiées après transit celles qui sont destinées à l'exportation hors du territoire (3). Point de collecte et point de redistribution, Papeete joue le même rôle avec son aéroport

(1) Dans les pages consacrées aux investissements dans le secteur privé.

(2) À l'exception des ports de Hao et de Moruroa où les activités du CEP justifient l'arrêt des grands cargos et porte-conteneurs ; arrêt que ne justifie l'activité économique ou l'effectif de la population d'aucune autre île.

(3) Cf. P. BLANCHARD 1981.

pour les personnes (1) qu'avec son port pour les marchandises. Au cours de la dernière décennie, un gros effort d'équipement a été fait pour installer des aéroports dans les îles afin de mettre la desserte aérienne à la disposition du plus grand nombre, condition première du désenclavement inscrit comme une des priorités dans les plans de développement du territoire (2). Pour l'ensemble du territoire, 35 îles ont été ainsi équipées et 25 sont d'ores et déjà desservies par ligne régulière. L'aéroport de Papeete-Faaa reste le seul aéroport à recevoir les vols longs courriers internationaux : le trafic international en 1982 a représenté environ 140 000 entrées et sorties et le trafic aérien intérieur environ 180 000 arrivées et départs.

Les facteurs géographiques qui expliquent la concentration de presque toutes les fonctions, politiques, administratives, sociales, économiques dans la zone urbaine de Papeete font comprendre aussi la concentration d'une proportion très élevée des entreprises aussi bien industrielles et artisanales que commerciales dans cette zone. Que ce soit au niveau des transports, comme on vient de le voir, ou au niveau des télécommunications, ou à celui des administrations douanières, fiscales, économiques, ou à celui des professions économiques, techniques et juridiques (banques, géomètres, architectes, notaires, avocats) ou à celui des "preneurs de décisions" publics (Haute Administration, Gouvernement et Assemblée locale) et à celui des équipements sociaux (établissements scolaires, hospitaliers, sportifs) tout ou presque "se passe" à Papeete.

Cette concentration énorme, relativement à la population du pays, dont on peut mesurer l'impact au niveau des entreprises industrielles et artisanales (sur 125 entreprises en 1966, 96 % sont installées dans la zone urbaine de Papeete, et en 1977, sur 377 entreprises, 95 % installées dans la zone urbaine) se retrouve aussi forte tant au niveau de l'Administration que du reste du secteur tertiaire et en particulier du commerce. D'ailleurs, le commerce lié au port puis l'Administration ont été à l'origine de la création de Papeete et de son développement à partir des années 1836-1840.

Haut Commissariat, Assemblées locales, Administration du territoire, Services techniques, Armée, Police, Collectivités locales, le secteur public regroupait à Papeete jusqu'à ces toutes dernières années près de 90 % du secteur administratif du territoire et une proportion plus forte encore de la Haute Administration. Comme on le verra, ce n'est qu'à partir des années 1970 que la réforme communale entraînera un certain rééquilibrage, au moins en ce qui concerne l'encadrement des communes, en faveur du reste du territoire.

Papeete est aussi le siège de tous les organismes bancaires et financiers : aux côtés de l'Institut d'émission outre-mer qui a le privilège de battre monnaie et de la Caisse centrale de coopération économique se trouvent les sièges financiers des quatre principaux établissements bancaires du territoire, Indosuez, SOCREDO, Banque de Polynésie et Banque de Tahiti, réseau bancaire dont on évoquera ultérieurement le rôle de premier

(1) Le port joue aussi un certain rôle dans le trafic des passagers, mais celui-ci est en rapide diminution avec la multiplication des pistes et des lignes régulières entre Papeete et les îles des archipels. Pour 1980, ce trafic maritime a porté sur environ 15 000 passagers.

(2) Cf. rapport de synthèse du VII^e Plan pp. 53 et 55.

plan dans le développement privé. D'ailleurs, il faut signaler le nombre élevé de succursales de ces banques, 29 pour les quatre banques, réparties dans toutes les communes de la zone urbaine : soit environ un guichet pour 520 ménages, bon indice pour montrer la généralisation de l'utilisation des services bancaires par la population de l'agglomération.

Sur le plan des emplois, le commerce est après l'Administration le deuxième employeur de l'agglomération de Papeete : plus de 6 000 personnes soit près du quart de la population active urbaine, pour plus de 700 commerces (1). Au sommet de la hiérarchie marchande, une quarantaine de maisons d'importation dont certaines peuvent avoir un chiffre d'affaires de plusieurs milliards et employer plusieurs dizaines de personnes (entrepôts, stockage, etc.), certaines - une vingtaine - plus spécialisées dans les produits alimentaires, d'autres étant concessionnaires des grandes marques d'automobiles, d'électro-ménager et d'électronique. Au-dessous, se trouve un réseau de commerces spécialisés (Hi-Fi, vêtements, etc.) concentré dans ce que les urbanistes ont appelé l'hypercentre de la commune de Papeete (autour du marché, avenue Pomaré, rue du Général-de-Gaulle, centre Vaïma) et parallèlement, un réseau de magasins de produits divers, alimentaires et autres - type supermarché et superette - qui s'étend avec une densité variable sur les sept communes de l'agglomération (au total 177 "commerces", dont 16 supermarchés, 39 superettes, 123 magasins (2), l'ensemble de ce secteur employant environ 600 personnes).

Aussi ville de cadres et de chefs d'entreprise, l'agglomération de Papeete est celle qui regroupe la plus forte proportion des membres des "ethnies" occupant le haut de la hiérarchie sociale : Européens, Asiatiques, et "Demis".

Tableau 18
Répartition "ethnique" de la population.

	Européen	Asiatique	Demi	Maori	Autres	Total
Agglomération de Papeete	14968	6556	10971	59684	1115	93294
Polynésie	19320	7424	24119	114280	1610	166753
Papeete/ Polynésie (%)	77,5	88,3	45,5	52,3	69,2	55,9

Source : Recensement INSEE 1983.

(1) SAU : agglomération de Papeete, 1977, n° 31.

(2) L. CAMBREZY 1982 et ci-dessous : chap. IV.

Les "Asiatiques" forment le groupe qui est le plus concentré dans l'agglomération de Papeete : 88 % de ses membres y résident. La principale raison de cette implantation massive est la forte place qu'ils occupent dans les activités commerciales de la Polynésie depuis le début du siècle : ce qui explique aussi leur concentration à l'intérieur de la zone urbaine, dans la partie la plus ancienne de la ville, notamment dans tout le quartier situé autour du marché qu'ils ont investi presque entièrement et dans les communes adjacentes à celles de Papeete, Faaa et Pirae : au total dans ces trois communes, ils sont 4 820, soit environ 8 % de la population.

Juste après les Asiatiques, ce sont les "Européens" qui forment un groupe dont une forte proportion, près de 80 % - résident dans l'agglomération : chefs d'entreprises, cadres civils et militaires, techniciens de haut niveau qui, généralement, travaillent au centre et résident à la périphérie de l'agglomération, dans les quartiers résidentiels de Pirae, Punaauia et Arue où ils forment entre 20 et 30 % de la population (1). Il faut aussi noter que les "Demis", groupe dont beaucoup de cadres, professions libérales, entrepreneurs et commerçants sont issus, sont aussi sur-représentés dans l'agglomération 20 % contre 17 % sur l'ensemble de la population. Par contre, les Mao'hi s'ils constituent le groupe le plus important de l'agglomération sont sous-représentés : 52,3 % pour 68 % sur l'ensemble du territoire.

Il faut rappeler que du recensement de 1962 à celui de 1983 le nombre d'"Européens" est passé d'environ 2 700 (dont 2 500 pour Tahiti et Moorea) à plus de 19 320 (dont 16 447 pour Tahiti et Moorea). Dans la progression de population de l'agglomération, ils interviennent donc pour près de 30 %, ce qui est considérable : leur proportion dans la population a plus que doublé, passant de 7,8 % à 15,5 % (2). Au contraire, pendant la même période la population d'origine chinoise n'a que très légèrement augmenté (3).

Par ailleurs, il importe de noter la progression du taux d'activité chez les femmes, puisqu'il est certainement un signe précis de l'évolution de la condition féminine dans la zone urbaine de Papeete. Non que la progression de ce taux soit exactement une des conséquences de l'évolution de ces vingt-cinq dernières années puisqu'il avait déjà doublé, passant de 14 % à 28 % dans la période 1956-1962, mais il continue d'augmenter surtout dans la période 1962-1971 pour passer de 28 % en 1962 à 36 % en 1977 et 36,4 % en 1983. Cette progression est différente selon les catégories de population : les femmes "demies" et les femmes "asiatiques" qui sont urbanisées en très forte proportion, ont les taux d'activités les plus élevés, respectivement 39 % et 48 %, les femmes "ma'ohi" ayant un taux de 29 % et le groupe "autres" (métropolitaines essentiellement) ayant le taux le plus bas (4).

(1) Cf. RINGON 1972, et ci-dessus tableau 7.

(2) Cf. RINGON 1972.

(3) G. COPPENRATH 1967.

(4) Une analyse de ce taux d'activité par âge montre que ce sont les femmes asiatiques dans la tranche d'âge 20-34 ans qui ont le taux d'activité le plus élevé : 67 %. Viennent ensuite les femmes "demies" avec un taux maximal de 60 % dans la tranche 25-29 ans. Cette activité des femmes reflète leur forte intégration au secteur tertiaire de la zone urbaine de Papeete où plus de la moitié des emplois sont tenus par des femmes.

La juxtaposition des données concernant l'emploi et celles concernant la croissance de l'agglomération de Papeete permet de montrer qu'il existe un parallélisme étroit entre les deux types de croissance. L'absence de données sur l'emploi à Papeete en 1962 oblige à faire une extrapolation pour comparer des données équivalentes : en supposant que l'effectif des personnes engagées dans le secteur primaire à Papeete soit constant de 1962 à 1977, on peut calculer que l'accroissement d'emplois pour l'agglomération, d'une date à l'autre, est de 1 950 pour le secteur secondaire et de 12 750 pour le secteur tertiaire soit au total 14 700 emplois. Si l'on retient, comme le montre le recensement de 1983, qu'il y a 1,7 personnes actives par ménage, on peut estimer qu'il y a en 1977 environ 9 500 ménages de plus dans la zone urbaine qu'en 1962, c'est-à-dire, à 5,24 personnes par ménage, environ 50 000 personnes, chiffre du même ordre de grandeur que l'accroissement constaté par le recensement : 48 800 personnes.

II - L'HABITAT DU GRAND NOMBRE

Papeete et les communes voisines ont grandi trop vite pour fournir à tous les nouveaux arrivants un logement convenable. Certes l'activité du secteur BTP a été soutenue, mais elle n'a pu satisfaire qu'une partie des candidats au logement. Malgré les efforts poursuivis par le territoire, l'action en faveur de l'habitation sociale demeure insuffisante, faute, peut-être d'une volonté politique évidente, mais aussi à cause du manque de ressources de bon nombre des nouveaux urbains, et des difficultés liées au problème foncier ; rien d'étonnant donc, à ce qu'il reste encore beaucoup de mal logés à Tahiti.

A - La politique de l'habitat du territoire

1) La construction de logements et ses insuffisances

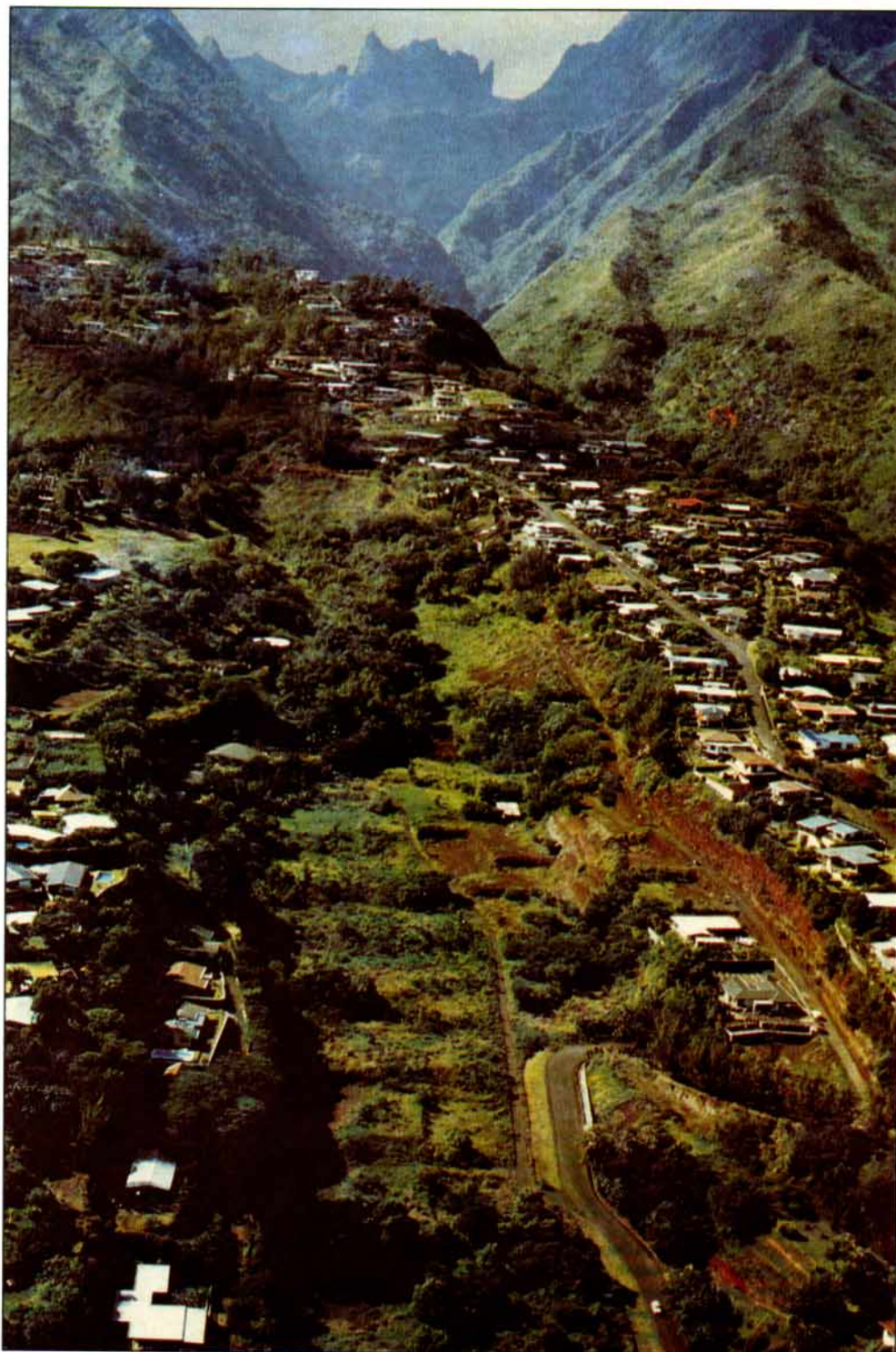
Les activités du secteur "Bâtiment-Travaux publics", nous y reviendrons (1), sont un des moteurs de l'économie du territoire, essentiellement, sous l'impulsion de financements publics (qui représentaient en 1976 41 % de la valeur totale du secteur, contre 28 % pour les entreprises et 31 % pour les particuliers).

La construction des logements a suivi un rythme comparable à celui du reste de l'économie entraînée par les activités du CEP, avec une forte progression entre 1964 et 1970. Mais il ne s'agit là que des logements "officiels", ceux qui ont été bâtis en suivant la procédure - complexe - du permis de construire. Or, à côté de ces maisons en dur trouvent place de nombreuses habitations précaires qui ne sont pas sans rappeler bien des villes du Tiers Monde. La nature des matériaux incite à ne pas utiliser le terme de "bidonvilles" mais la réalité sociale est bien celle d'une population pauvre qui vit là sous le signe de la précarité :

- précarité de l'environnement : ces ensembles, rarement très étendus en surface, mais nombreux (2) sont souvent situés dans des zones marécageuses ou inondables (près de

(1) Cf. ci-dessous le chapitre sur l'économie polynésienne

(2) Une enquête de la SETIL (1982) a dénombré 23 quartiers insalubres à Papeete, 17 à Faaa, 7 à Arue, à Pirae et à Punaauia, 5 à Mahina et 1 à Paëa.



PIRAE. Les lotissements à l'assaut de la montagne : Vetea. (cl. J. CHAMPAUD 1981)

l'embouchure de la Fautaua par exemple) ou bien sur des pentes raides de bas de versants. Les cours d'eau auprès desquels sont souvent installées ces habitations sont généralement le lieu d'une pollution intense.

- précarité des équipements, aussi bien de la voirie que des divers réseaux : branchements électriques souvent défectueux, approvisionnement en eau incertain, évacuation des eaux (pluviales ou usées) très aléatoire.
- précarité des matériaux : le plus souvent les murs sont faits de matériaux de récupération, de planches ou de plaques de pinex (1) et les ouvertures parfois, ne sont occultées que par des paréos colorés.
- précarité foncière surtout, car il s'agit de constructions édifiées sur des parcelles dont les occupants ne sont pas les propriétaires. En 1969 (2), 48 % des bâtiments avaient été édifiés après autorisation verbale du propriétaire du terrain, 29 % avaient obtenu cette autorisation après coup, et 12 % seulement pouvaient montrer une quittance de loyer ou un bail de location. Dans quelques cas, il s'est agi de parcelles prêtées ou louées par les églises.

Ce type d'habitat touche un nombre important de citoyens. Dès 1969 on avait recensé que 22 000 personnes environ vivaient dans 4 000 logements insalubres dont plus de la moitié dans la seule commune de Papeete. En 1982, c'est encore 4 651 habitations qui sont notées comme insalubres dans l'agglomération. Elles représentent 23 % du parc immobilier et abritent 24 500 personnes soit plus de 27 % de la population urbaine.

Ce problème de l'habitat précaire, très généralement insalubre n'est pas nouveau et le territoire a entrepris depuis plusieurs années d'y porter remède, avec des résultats inégaux.

2) Le logement social

Dès 1965 a été mis en place un programme de résorption de l'habitat insalubre par création de logements sociaux. Un Fonds spécial d'habitat social (FHS) a été créé en 1967, mais n'a réellement fonctionné qu'en 1974. Il a été remplacé par un Office territorial de l'habitat social (OTHS) en 1979.

La mission de l'OTHS est de mettre en œuvre un programme d'habitations sociales ou de lots à construire et de les attribuer au vu d'une enquête menée par le service des affaires sociales. Les bénéficiaires ne doivent pas être déjà propriétaires d'une habitation et ne pas disposer d'un revenu supérieur à trois fois le SMIG pour un ménage et deux enfants.

Les ressources de l'office proviennent d'un pourcentage (1%) sur les droits d'entrée des marchandises dans le territoire, des cotisations des employeurs plafonnées sur les salaires (1 %), des subventions de l'État ou du territoire, des ressources propres (loyers principalement) et des emprunts contractés (notamment auprès de la Caisse des dépôts ou de la Caisse centrale). On trouvera plus loin (cf. chapitre sur la vie économique) une liste

(1) Pinex : matériaux agglomérés de médiocre qualité.

(2) SCET Coop. Rénovation urbaine : agglomération de Papeete, 1969.

des opérations de lotissements sociaux construits dans l'agglomération. Celle-ci absorbe l'essentiel des constructions sociales du territoire (2 209 sur 2 319). Ces lots ou logements sont soit vendus (avec crédit sur 10 à 15 ans), soit proposés en location, ou en location-vente (sur 15 ou 25 ans).

Au terme de près de vingt années d'efforts pour résorber l'habitat insalubre, un certain nombre de remarques peuvent être faites :

- la première tient aux limites financières de la contribution du territoire. Le rapport de 1978 (SAT. FSH) faisait ressortir que le territoire supportait 88 % de la dépense liée au logement social. Compte tenu des besoins restant à satisfaire et de la durée des remboursements d'emprunt, on voit mal comment une telle action pourrait être poursuivie sans une augmentation des ressources de l'OTHS (impôt foncier ? subventions accrues de l'État ?) ou une diminution des dépenses.
- autre défaut de la politique actuelle : l'uniformisation du loyer entre les locataires-acheteurs (il s'agit en général de location-vente). Il serait intéressant de substituer une aide personnalisée au logement aux pratiques actuelles. À une double condition toutefois : que l'on se donne les moyens de connaître les ressources réelles des ménages ; que l'on s'assure que les occupants réels sont bien les attributaires (il semble qu'il y ait des cas assez fréquents de sous-location).
- précisément, une diminution des dépenses ne pourrait-elle être obtenue, en partie, par la mise en place de nouvelles formes d'intervention qui feraient appel davantage à la participation des intéressés ? Déjà, en 1982, on envisageait de livrer des logements dont les locataires (et souvent futurs propriétaires) assureraient eux-mêmes les finitions.
- les opérations conduites jusqu'à présent ont porté sur l'habitat et non sur l'urbanisme. Or une chose est de bâtir un ensemble de maisons, une autre en est de créer un quartier vivant, intégré, disposant de possibilités de rencontres et de services (lieux de réunion, écoles, équipements culturels ou culturels, commerces, transports). On arrive autrement à créer des ghettos d'habitat modeste, accentuant la ségrégation sociale et les problèmes sont d'autant plus difficiles à régler que l'on installe côte à côte des personnes qui n'ont d'autre point commun que la pauvreté et le besoin d'un toit, au détriment de la mise en valeur des solidarités traditionnelles, alors que dans les quartiers d'habitat spontané, les habitants se regroupent souvent en fonction de leur lieu d'origine (ainsi les gens de Rurutu à Vaininiare).

Pour diminuer le coût de telles opérations, ne pourrait-on envisager, après concertation entre services techniques et élus de mettre en œuvre des projets intégrés ? C'est-à-dire des lotissements comprenant à la fois des parcelles destinées à l'habitat social et des parcelles vendues aux conditions courantes du marché. Ceci aurait pour résultat de "diluer" la charge foncière sur un plus grand nombre de familles dont certaines ont les moyens de payer. Encore faudrait-il au préalable que la collectivité s'assure la maîtrise foncière. De même la prise en charge des VRD par les communes aurait pour effet de faire supporter le remboursement de leur construction à l'ensemble des habitants de la collectivité et non seulement aux bénéficiaires de l'habitat social.

Quoi que l'on fasse dans l'immédiat, il subsiste en ville une tranche de population qui n'est sans doute pas en mesure de payer le tiers du SMIG qui constitue le loyer de base. D'où la nécessité de développer aussi un secteur locatif (au lieu de l'option quasi exclusive d'accession à la propriété retenue jusqu'à présent). De même ne peut-on envisager, comme cela s'est effectué dans certaines villes africaines (sous l'égide de la Banque mondiale), des opérations dites de "trames assainies" ? L'opération consiste sur des terrains appartenant à la collectivité à les équiper en VRD et à laisser les habitants libres de construire eux-mêmes à l'intérieur d'un carré d'implantation. À mesure que le quartier vieillit et que ses habitants ont des ressources plus régulières, il est possible de parvenir à une amélioration progressive de l'habitat (avec une aide pour l'achat des matériaux), pour un coût moins élevé pour la collectivité qui n'a pas à entreprendre la reconquête toujours difficile d'un bidonville spontané. Cela peut être un système très évolutif mais demande un contrôle très strict pour ne pas aboutir à la constitution par les pouvoirs publics eux-mêmes de nouveaux quartiers misérables.

On peut s'interroger aussi sur le bien fondé d'opérations d'habitat social en dehors de l'agglomération. Certes les habitants des districts, tout autant que ceux de la ville ont droit à un logement confortable (et à des équipements publics corrects). Mais pourquoi construire à leur place (cf. Tautira) ? Ne serait-il pas préférable de les aider à améliorer eux-mêmes leur habitat (aide pour l'achat des matériaux, à la rigueur pour le plan, en encourageant l'utilisation de matériaux locaux).

Il n'est sans doute pas souhaitable, d'autre part d'orienter l'essentiel de cette politique de logement vers la location-vente. Subsistent encore à Tahiti bon nombre de personnes dont les revenus ne leur permettent pas de payer plus qu'un simple loyer. Dans cet ordre d'idées, une attention particulière devrait être portée aux catégories qui ont du mal à trouver place dans les programmes actuels : célibataires ou ménages sans enfant à faible revenu, personnes âgées, mères célibataires.

Enfin les études d'impact, mais cela ne vaut pas que pour les lotissements sociaux, ont souvent été négligées par le passé : le non-respect du site, la création de vastes plateformes sur des pentes raides, l'élimination du couvert végétal sont autant d'agressions contre le paysage et comportent parfois des risques (éboulements, érosion accentuée etc.).

Il reste cependant à trouver des solutions pour contourner l'un des obstacles à un urbanisme rationnel, le problème foncier.

B - Structures foncières et habitat

Le contrôle des terrains à bâtir est bien évidemment primordial pour la mise en œuvre de toute politique urbaine. Banalité certes qu'une telle constatation, d'autant que s'il est un sujet rebattu en Polynésie c'est bien celui de la question foncière. Thème de discours d'ailleurs, plus souvent que de décisions concrètes. C'est aussi un sujet qui a été abordé - et très sérieusement - par de nombreuses personnes, chercheurs, juristes, administrateurs. Aussi cherchons-nous moins, en l'espèce, à innover qu'à répondre à quelques questions qui paraissent essentielles :

- quelle a été l'histoire foncière de la Polynésie?
- qui actuellement, possède les terres en ville, (en nous attachant plus particulièrement au cas de la commune d'Arue)?
- qui vend ou achète des terrains à bâtir?

1) De la tradition à la loi foncière (1)

La situation foncière de la Polynésie est complexe : elle résulte de strates successives si l'on peut dire, traduisant les tentatives de l'administration coloniale pour réglementer et "moderniser" le système traditionnel. Pour fastidieux qu'il puisse paraître, l'examen des lois successives est une étape indispensable à la compréhension du problème actuel. Encore convient-il de lui donner un double éclairage : celui de la traduction dans l'espace (comment s'est manifesté dans la trame urbaine l'impact de telle mesure administrative?) et celui de la réaction des sociétés elles-mêmes, dans leur diversité : quels groupes sociaux ont tiré avantage des avatars successifs du régime foncier? Comment les sociétés traditionnelles ont-elles assimilé - ou rejeté - ces mesures?

a) La tradition polynésienne

Au commencement était l'indivision. Mais la société polynésienne pré-coloniale se souciait moins de réglementer que d'assurer à chacun une part dans l'utilisation de la terre. L'indivision de la terre était étroitement liée au système de parenté. Elle se manifeste "à l'ouverture d'une succession quand les cohéritiers refusent de partager le patrimoine immobilier de leurs ascendants. Plus une indivision est ancienne, plus elle a de chances d'être le fait de groupes étendus" (2).

Selon F. RAVault, encore :

"Les Polynésiens font une distinction fondamentale entre ce que l'on pourrait appeler la propriété éminente du sol qui est d'essence sociologique et est le fait de groupements de parenté plus ou moins étendus, et la propriété effective des plantations... dont le fonctionnement est d'abord économique et dont l'exercice qui est presque toujours le fait des individus ne peut être réglé que dans le cadre des relations de parenté" (3)

Chacun des membres du groupe a des droits sur cette propriété collective : droit de résidence, droit de plantation et de récolte. Les difficultés apparaissent lorsque des copropriétaires ont quitté le lieu où réside le reste de la communauté; dans ce cas, *"l'exercice effectif des droits de propriété favorise, cela va de soi, les résidents aux dépens des absents"* (4).

(1) Les pages qui suivent doivent beaucoup à deux auteurs, l'un et l'autre excellents connaisseurs des régimes fonciers polynésiens. L'un est un géographe de l'ORSTOM, François Ravault, dont j'ai utilisé surtout un rapport sur *le Régime foncier de la Polynésie française* (ORSTOM Papeete, janvier 1979, 89 p). L'autre, René Calinaud, juge au tribunal de Papeete, a rédigé, notamment une *Note sur l'indivision agraire et les baux ruraux en Polynésie française* (65 p. fév. 1976).

(2) F. RAVault 1980 p. 81.

(3) F. RAVault 1979 p. 49.

(4) F. RAVault 1980 p. 83.

Mais de tels modes d'appropriation de la terre suscitaient des conflits et n'avaient guère de sens aux yeux de l'administration française qui essaya très tôt de leur substituer un système présumé plus rationnel. Pour le Code civil, en effet, le droit de propriété ne trouve son plein épanouissement, si l'on peut dire, que dans la propriété individuelle et l'indivision n'est qu'un "*état provisoire et temporaire qui peut cesser à tout moment par le partage*" (1).

b) L'évolution foncière sous le protectorat.

Dans le mémoire de 1842 par lequel les chefs pro-français de Tahiti "inspirés" par l'amiral Dupetit-Thouars, demandaient le protectorat de la France, figurait explicitement le souhait que les droits fonciers des habitants soient préservés :

"La possession des terres de la Reine et du peuple leur sera garantie. Ces terres leur resteront. Toutes les dispositions relatives au droit de propriété ou des propriétaires de terres seront de la juridiction spéciale des tribunaux du pays" (2).

Une première tentative de codification du système foncier avait été faite au cours de la première moitié du XIX^e siècle : un statut de la terre fut élaboré en 1819 par le roi Pomaré II, inspiré par les missionnaires de la LMS (London Missionary Society), pour l'île de Tahiti puis en 1820 pour Raiatea et 1823 pour Huahine. Interdiction était faite de vendre ou de louer des terres aux habitants et aux Européens. Mais cette volonté royale de protection des droits traditionnels ne résiste guère aux besoins de terres des Européens et dès 1844 fut introduite la possibilité de leur louer des terres. En 1845, une nouvelle loi autorisa les transactions foncières (location ou vente) au profit des Tahitiens ou des Européens, sous réserve, concernant ces derniers, de l'autorisation de l'Administration (3).

La pacification assurée, on entreprit de mettre de l'ordre dans la conduite des affaires du royaume, et, dès 1852, l'administration s'intéressa aussi au problème foncier : les sujets de la reine furent invités à faire inscrire sur un registre les terres qu'ils occupaient. Ce souci de rationalisation d'un système qui paraissait confus aux yeux du colonisateur avait aussi un autre but, économique celui-là :

"Il s'agissait pour les autorités du protectorat, puis de la colonie, dans le contexte économique de la seconde moitié du XIX^e siècle (demande d'oléagineux des pays industrialisés), de susciter la création de cocoteraies en encourageant la colonisation foncière" (4).

Dans cette perspective il apparaissait que l'appropriation individuelle des terres était le moyen de développer un paysannat local en le poussant à constituer des plantations pérennes. Les autorités pensaient aussi, par ce moyen, dégager des terres pour accueillir des colons européens.

(1) F. RAVAUULT 1979 p. 48; cf. aussi l'article 815 du Code civil : "Nul ne peut être contraint à demeurer dans l'indivision et le partage peut toujours être provoqué, nonobstant prohibitions et conventions contraires".

(2) *Le Mémorial polynésien* 1978, t. II p. 270.

(3) Cf. C. ROBINEAU 1984 p. 196.

(4) F. RAVAUULT 1979 p. 6.

Les relevés de la commission d'enregistrement furent effectués entre 1852 et 1860 et consignés dans des registres de comités : *puta tomite* (1) mais ils ne couvraient que neuf districts.

Dès cette époque toutefois apparaissent les premières entorses à la coutume. C'est ainsi que la loi du 28 mars 1866 qui par ailleurs transfère aux magistrats français la juridiction des litiges fonciers, rend applicable aux sujets du protectorat l'article 538 du Code Napoléon selon lequel :

"Les rivages, lais et relais de la mer, les ports, les havres, les rades... sont considérés comme des dépendances du domaine public"

Une telle mesure, visant surtout à l'appropriation publique du lagon, en contradiction avec la coutume polynésienne (2) devait susciter bien des controverses.

Notons pour la petite histoire qu'elle a reçu une atténuation par un jugement récent du tribunal civil de première instance de Papeete, en date du 5 septembre 1979. Dans celui-ci, le juge R. Calinaud rappelle *"la validité des droits privés sur les lagons établis par des titres antérieurs à la promulgation du Code civil en 1866"* ; autrement dit les descendants de propriétaires qui avaient pu faire reconnaître leurs droits par enregistrement avant 1866, conservent ce droit de propriété privée sur le lagon (3).

c) Après l'annexion

Lors de l'annexion de Tahiti, en 1880, le roi Pomaré V dit expressément à ses sujets sa volonté de préserver leurs droits traditionnels en matière foncière :

"J'ai transféré mes droits à la France, j'ai réservé les vôtres, c'est-à-dire toutes les garanties de propriété et de liberté dont vous avez joui".

La transcription sur les registres commencée durant la période précédente était incomplète et n'avait pas suscité l'enthousiasme. Pour l'accélérer, un décret de juillet 1887 stipulait que toute terre non déclarée reviendrait au Domaine. Dès lors, des ayants droit plus nombreux se présentèrent. Mais le résultat au total fut bien imparfait. La prise en compte des propriétés en effet qui s'était effectuée principalement en fonction des déclarations des intéressés s'accompagna cette fois de mesures des terres :

"On commença l'arpentage, aux frais de la colonie, de toutes les propriétés situées entre le bord de mer et le pied des montagnes, en pénétrant dans les vallées. Cet arpentage marcha bien pendant une année et les deux brigades qui fonctionnaient furent dissoutes. Une autre brigade fut aussitôt reconstituée mais elle fut encore désorganisée à la fin de l'année 1888..."

Tous les plans et autres documents concernant l'arpentage des terres furent détruits lors du raz de marée du 6 février 1906" (4).

(1) Le Mémorial polynésien t. II 1834-1863, p. 492.

(2) L'appropriation privée du lagon, attestée par "une centaine d'inscriptions de terres s'étendant jusque sur le récif" s'accompagnait toutefois d'une servitude de passage: "Les indigènes se considéraient autrefois comme propriétaires d'une partie de la mer ou des lagons, où seuls ils avaient le droit exclusif de pêcher, sans pouvoir interdire d'y passer et d'y naviguer" (Tribunal supérieur d'appel, arrêt du 1^{er} juin 1893, cité dans le jugement du 5 septembre 1979).

(3) Situation analogue à celle des étangs salés du Languedoc dont les propriétaires pouvaient faire valoir des titres antérieurs à l'Édit de Moulins (1566) constituant le domaine public littoral.

(4) Henri COURTET. Nos établissements en Océanie, cité par le Mémorial polynésien, t. IV, p. 434.

Ainsi ces essais différents pour mesurer, conserver et donc fixer la propriété foncière furent poursuivis de façon discontinue. Il eut fallu en outre que ce relevé cadastral fût accompagné d'un relevé précis de l'état civil et des généalogies. Les opérations de cadastre, interrompues en 1906, ne furent reprises qu'une vingtaine d'années plus tard, mais, faute de mise à jour suivie, les cadastres actuels sont pour la plupart d'une utilisation difficile (à l'exception de celui d'Arue sur lequel nous reviendrons par la suite).

En dépit de ces avatars, de nombreux titres fonciers ont cependant été délivrés par l'administration au cours de cette période, mais sans pour autant que l'on aille, comme paraissait le souhaiter le pouvoir, vers la généralisation de la propriété individuelle. On peut au contraire citer de nombreux cas où le système de l'indivision fait des progrès par rapport à l'appropriation individuelle :

"À Papeari, par exemple, dans les années trente, à la suite des transferts immobiliers, 20 % environ seulement des terres du district étaient indivises : en 1968... cette proportion était légèrement supérieure à 50 %. L'indivision concernait non seulement les familles originaires n'ayant jamais partagé leurs terres, mais aussi les descendants d'immigrants, "demi" ayant fait souche localement" (1).

Les titres fonciers, malgré leur imprécision, ont permis un grand développement des transactions immobilières, particulièrement au début de ce siècle, et le cas de Papeari où 85 % des terres ont fait l'objet d'acquisitions, n'est pas une exception :

"Ainsi pendant les trente ou quarante premières années du XX^e siècle, profitant de la promulgation du Code civil, les étrangers et les immigrants ont réussi à s'approprier la plus grande partie du patrimoine foncier de Papeari, réduisant à la portion congrue les "originaires" (2).

En ville ou dans les zones proches, ce n'est pas au profit de migrants polynésiens que s'est effectuée cette mutation foncière, mais essentiellement à celui d'une bourgeoisie "popaa" ou "demie". Ces achats d'ailleurs ne portaient pas uniquement sur des terrains possédés individuellement. Les terres indivises étaient également l'objet de transactions : certains achetaient à des copropriétaires leurs quotes-parts puis demandaient le partage afin d'acquérir le reste des droits.

Devant cette multiplicité des transferts et la dépossession qu'elle entraînait pour les Polynésiens, l'administration décida (décret du 25 juin 1934) de soumettre à autorisation administrative les transferts immobiliers entre vifs. L'un des objectifs poursuivis étant essentiellement de *"mettre un terme au dynamisme des Chinois et autres étrangers, en matière foncière"* (3).

d) La fièvre urbaine des années soixante

On a coutume de dater des années soixante (1961 : inauguration de l'aéroport de Tahiti-Faaa ; 1962 : installation du CEP) le grand tournant de la vie économique contemporaine de la Polynésie française. Ces deux phénomènes, le second plus encore que le

(1) F. RAVAUT 1979 p. 11.

(2) F. RAVAUT 1980 p. 89.

(3) F. RAVAUT 1979 p. 12.

premier ont joué certes un rôle important dans le basculement de l'économie. Mais il a été d'autant plus ressenti qu'il survenait dans un contexte et une société déjà en crise où l'urbanisation marquait des progrès importants : pour la période 1956 à 1962 la croissance démographique de l'agglomération de Papeete a été de deux fois supérieure à celle de l'ensemble du territoire (respectivement 3,5 % et 1,70 % en moyennes annuelles). De nombreux Polynésiens avaient d'ailleurs émigré vers la Nouvelle-Calédonie, dans les années cinquante, attirés par l'essor de l'exploitation du nickel (1).

Sur cette attirance de la ville, on peut lire des remarques intéressantes dès 1956 dans le rapport rédigé sur l'agriculture par l'inspecteur général Guillaume :

"L'évolution vers un style de vie aux apparences extérieures occidentales est frappante, qu'il s'agisse des habitudes alimentaires, de l'abus des boissons alcooliques, et de la vogue des distractions modernes (compétitions sportives, cinéma, radio).

... Cédant à l'attrait de la grande ville, fertile en distractions, ou découragés par d'inextricables conflits fonciers, de nombreux Océaniens originaires des districts ruraux ou des archipels viennent grossir à Papeete la masse des travailleurs occasionnels où ils vivent misérablement au détriment des parents plus chanceux qui travaillent" (2).

Très vite aussi cette croissance urbaine a des répercussions sur le problème foncier et la spéculation sur les terrains devient plus intéressante que la mise en valeur agricole :

"Ainsi pour l'île de Tahiti notamment et pour quelques secteurs des îles hautes (Mooréa, îles Sous-le-Vent), des spéculations étrangères à l'agriculture viennent encore accuser la surestimation du capital foncier provoquée par la poussée démographique et la rareté des bonnes terres agricoles. On spéculé sur les plus-values considérables (illustrées par des précédents) à attendre du développement des centres urbains et des zones résidentielles à la faveur d'une puissante expansion du tourisme" (3).

Phrases prémonitoires sans doute à l'époque, mais qui ont été largement confirmées par la suite. Il est certain en outre que la présence massive du C E P, par la création d'emplois nombreux et la distribution de salaires a été un facteur décisif de l'accroissement urbain, du gonflement du secteur tertiaire et de l'essor de la spéculation foncière et immobilière. Le tout empêchant que des solutions soient trouvées à cette crise de l'agriculture qui se manifestait à la fin des années cinquante.

Mais malgré la pression très forte de l'urbanisation, aucune solution n'a été avancée dans la période récente pour faciliter la mise en place d'un urbanisme rationnel et régler le foncier dans les zones urbaines. Depuis le statut de 1957 l'urbanisme, comme l'équipement, fait partie des attributions du territoire. C'est donc aux autorités locales, Assemblée territoriale et conseil de gouvernement que revient principalement la définition de cette politique.

L'essentiel de la réglementation figure dans le code de l'aménagement du territoire (délibération de l'Assemblée du territoire du 8 avril 1961, modifiée à plusieurs reprises depuis cette date). Ce code détermine les règles générales à adopter pour la préparation

(1) Cf. J. FAGES 1972.

(2) M. GUILLAUME 1956, t. I, p. 26.

(3) M. GUILLAUME 1956, t. II, p. 11.

des plans d'urbanisme, fixe la réglementation des permis de construire et édicte un certain nombre de prescriptions pour les différents types de construction.

Sur le plan foncier, l'article 40 prévoit que dans le cas de lotissements ou de groupes d'habitations, le chef du territoire peut faire réserver des emplacements "destinés à des édifices et services publics, voies et places publiques", ces dernières ne donnant pas lieu à indemnisation si elles sont inférieures au quart de la surface totale de l'ensemble.

En dehors des cas ci-dessus, il est peu de possibilités pour la collectivité de constituer des réserves foncières. Les cas d'expropriation prévus par le code sont peu nombreux. Et en particulier rien n'est prévu dans la réglementation pour préserver la zone littorale de l'appropriation privée.

L'étude du cas de la commune d'Arue fournit un exemple des difficultés de mise en œuvre d'une politique d'urbanisme liées aux problèmes fonciers.

2) L'exemple d'Arue

Arue n'est pas particulièrement "exemplaire", mais cette commune est la seule qui, en 1981, dispose d'un cadastre complet et récent, puisque relevé en 1975 et régulièrement tenu à jour depuis cette date. Il était donc plus facile qu'ailleurs d'y conduire une recherche méthodique et quantifiée sur la propriété foncière, quitte à utiliser ensuite les mêmes méthodes pour les autres communes à mesure qu'elles seront à leur tour dotées d'un cadastre moderne. Mais avant d'en venir au cadastre lui-même, il est peut-être utile de situer un peu plus précisément cette commune.

a) Arue, situation et histoire

Avant d'être érigée en commune, en 1972, Arue fut longtemps l'un des districts sur lesquels s'est déversée la croissance urbaine de Papeete. C'était avant 1950 une banlieue paisible qui avait conservé son caractère rural, et T'Serstevens y voyait *"bien qu'ayant ses premières maisons à moins d'une lieue de Papeete... le parfait modèle du village polynésien"*, et il ajoutait :

"Que ce mot de village n'évoque dans l'esprit du lecteur rien de ce qu'il représente dans presque tous les pays du monde. Ce n'est pas ici une agglomération avec des rues, une place publique et des jardins clos, mais une suite de maisons de planches et de cases de chaume très distantes les unes des autres, disséminées au hasard le long de la route et parfois très loin d'elle, au milieu des cocoteraies, de sorte que le village proprement dit se confond avec le "district" ou territoire communal et s'étend souvent sur plusieurs kilomètres. À l'exception des boutiques de Chinois, qu'on reconnaît tout de suite à leur délabrement et leur saleté, les habitations ne sont jamais en bordure de la route mais au milieu d'un jardin plus ou moins grand, sans clôture ou fermé de haies fleuries, fait de maiore, de bouquets, comme le canna ou l'opuhi qui porte de longs thyrses d'un rouge éclatant" (1).

Arue à son tour a été touchée par l'urbanisation au détour des années soixante et sa population a été multipliée par quatre en vingt ans, suivant une progression d'ailleurs assez irrégulière.

(1) A. T'SERSTEVENS 1950 p. 29.

Population légale (1)	Taux d'accroissement annuel
1956 : 1 478	
1962 : 2 035	1956-1962 : 5,56 %
1967 : 3 378	1962-1967 : 14,26 %
1971 : 5534	1967-1971 : 11,15 %
1977 : 5 911	1971-1977 : 1,06 %
1983 : 6747	1977-1983 : 2,22 %

Ces chiffres soulignent la croissance spectaculaire de la population lors de l'installation du CEP (qui a implanté sur la commune même un camp important) mais aussi une stagnation remarquable entre 1971 et 1977. Celle-ci est d'ailleurs tout à fait identique dans la commune voisine de Pirae (1,56 % par an entre 1971 et 1977) alors que, de l'autre côté, Mahina poursuivait dans le même temps une progression impressionnante (12,13 entre 1971 et 1977) (2).

Un tel phénomène est à mettre à l'actif, pour l'essentiel, de la saturation de l'espace urbain constructible, la commune ne possède en effet qu'une étroite plaine littorale.

b) La répartition de la propriété foncière à Arue.

Pour cette étude de la propriété foncière effectuée à partir du cadastre de la commune (3), nous avons retenu huit catégories de propriétaires :

- les trois premières représentent les collectivités publiques : État, territoire, commune (désignées par les abréviations : ETA, TER, COM);
- les églises ou associations religieuses (EGL);
- les sociétés civiles immobilières (SCI);
- les autres sociétés (SOC);
- les propriétés indivises (IND). Cette notion n'est pas toujours très claire dans les documents cadastraux; nous y avons inclus les terres portant la mention "héritiers de X..." ou "Y et consorts", celles qui appartiennent à plusieurs propriétaires (sans être sous la forme de société) et quelques cas, rares, de terres en litige. Au total cette catégorie ne recouvre donc pas exactement ce que l'on entend par propriétés indivises au sens traditionnel du terme.
- enfin sous la rubrique "Particuliers" (PAR) figurent les parcelles qui ont un propriétaire unique.

(1) F. SODTER 1982 pp. 3-4.

(2) L'installation du CEP a eu peu de répercussions démographiques sur la commune de Papeete (du moins sur le plan des effectifs de population) : la croissance urbaine s'est opérée d'abord sur les communes les plus proches : Pirae, Arue, Faaa, et, dans un second temps, sur Paea et Mahina. Dans la période plus récente (1971-1977), Punaauia et Faaa ont vu se ralentir un peu la croissance de leur population, tout en la maintenant à un niveau élevé (autour de 6,5 % par an) grâce surtout à une extension de l'habitat en altitude.

(3) Les programmes de saisie et de traitement des données ont été mis au point grâce à la collaboration de nos collègues océanographes de l'ORSTOM à Papeete, notamment MM. Morlière, Marec et Picard. Qu'ils soient ici remerciés de leur aide efficace. Notre gratitude s'adresse également à M. Pays, chef du service du Cadastre qui nous a donné accès à la documentation de base qu'il détient. Regrettons seulement qu'un cadastre comme celui d'Arue n'ait pas encore été levé sur d'autres communes de la Polynésie, au moins dans la zone urbaine.

Tableau 19
Superficie par section du cadastre et catégories de propriétaires
 (en % de chaque section).

	ETA	TER	COM	EGL	SCI	SOC	IND	PAR
A	3,38	3,77	1,17	5,15	12,85	0	7,47	66,20
B	0	0,64	20,14	16,16	3,78	0,27	0,0002	58,98
C	88,13	0	1,28	7,02	1,12	0,0002	0	2,41
D	0	5,43	0	0	11,91	0,76	6,61	75,29
E	0	0	0	0	0	6,21	20,92	72,88
H	0	0	85,38	0	1,08	0	1,15	12,40
I	0	0	23,94	0	7,96	0	22,13	45,98
K	0	7,00	0,54	2,05	3,94	7,77	22,25	56,46
L	0	0,28	6,98	0,71	19,29	0	14,03	58,71
M	0	0	0	0,28	0	0	31,88	67,83
N	0	0	0	0	0	0	29,52	70,49
O	10,08	0	7,22	0	2,24	61,33	5,99	19,62
P	0	0	0	0	0	0	75,75	24,25
R	0	0	4,61	0	29,89	0	35,57	29,93
S	0	0	10,12	0	40,47	0	4,20	45,20
T	0	0	48,22	0	0	0	7,61	44,16
V	0	0	0	0	79,13	0	3,24	17,63
W	0	0	0	0	0	0	85,86	14,14
X	0	0	0	0	19,75	17,12	16,18	46,95
Y	0	2,15	0	0	4,27	0	75,76	17,83
Z	0	0	57,31	0	0	0	40,97	1,73
TOTAL	1,92	0,59	18,58	0,45	11,60	3,14	32,19	31,52

ETA : Etat

EGL : Eglises

IND : Propriété, indivis

TER : Territoire

SCI : Sociétés Civiles
Immobilières

PAR : Particuliers

COM : Commune

SOC : Autres sociétés

• Les principales catégories de propriétaires

Le tableau ci-dessus montre quelle est la répartition de la propriété entre ces diverses catégories. Il est à mettre en relation avec le dessin du parcellaire lui-même. Celui-ci présente un maillage très serré et orthogonal dans les parties de la commune les plus

proches de la côte et une trame beaucoup plus ample et irrégulière dans la partie montagnaise. On peut reconstituer sans trop de peine le schéma initial de la répartition de la propriété. Il revêtait la forme de grandes parcelles allongées s'étendant, le plus souvent, de la montagne au lagon. Ces grandes parcelles ont été peu à peu morcelées, dans le sens longitudinal d'abord, puis en largeur au fur et à mesure que progressait l'urbanisation. À l'heure actuelle, il paraît difficile, à de rares exceptions près, de morceler davantage les zones les plus proches de la côte. Par contre le même processus de division parcellaire se reproduit lorsque l'urbanisation gagne les versants.

Tableau 20
Arue - Répartition des propriétés par catégorie de propriétaires.

Catégorie	Nombre de parcelles	Surface moyenne d'une parcelle (ares)	% du nombre de parcelles	Surface totale par catégorie (ares)	% de la surface totale
ETAT	4	738,07	0,26	2.952,26	1,92
TERRITOIRE	30	30,39	1,98	911,84	0,59
COMMUNE	62	459,62	4,09	28.496,42	18,58
EGLISES	26	26,79	1,72	696,57	0,45
SOCIETES CIVILES IMMOBILIERES	60	296,37	3,96	17.782,00	11,60
SOCIETES	10	482,01	0,66	4.820,06	3,14
PROPRIETES INDIVISES	286	172,60	18,87	49.362,56	32,19
PARTICULIERS	1038	46,56	68,47	48.329,75	31,52
TOTAL	1516	101,16	100	153.351,46 (1)	100

(1) Voirie et rivières non comprises.

La surface officielle de la commune est de 1 560 ha.

Ce dessin parcellaire explique en partie les différences de pourcentage entre les catégories de propriétaires selon que l'on considère le nombre des parcelles ou les surfaces. Dans le premier cas, on note que les particuliers possèdent plus des deux tiers des parcelles de la commune. Mais celles-ci, il est vrai, sont en moyenne de petite taille, moins d'un demi-hectare, et il faudrait différencier zone urbaine et zone montagneuse. En superficie, par contre, ce sont les propriétés indivises qui viennent en tête, avec 32 %

du territoire communal. Ainsi, contrairement à une idée assez couramment admise (1) cette catégorie de propriété est largement répandue, même en ville. Les collectivités publiques, de leur côté, possèdent 21 % de la surface d'Arue, la commune elle-même étant de loin le plus important propriétaire avec près de 19 % du total. Les églises par contre ne figurent pas parmi les grands propriétaires. Contrairement à ce que pourrait laisser croire la multiplicité des édifices religieux lorsque l'on fait le tour de l'île, leur impact sur l'appropriation foncière est faible, du moins à Arue, où il ne représente que moins de un demi pour cent de la surface. C'est ailleurs qu'il faut chercher les grands propriétaires fonciers.

- La grande propriété foncière à Arue

Huit cent cinquante propriétaires se partagent le territoire communal. Parmi eux, on le conçoit, des personnes (physiques ou morales) d'un niveau de fortune très différent. Sur le plan foncier, qui est le seul considéré dans cette étude, il nous paraît intéressant d'essayer d'isoler ce que l'on pourrait appeler la grande propriété foncière. Deux préalables s'imposent. Le premier est de définir ce que l'on peut entendre par grande propriété. Nous avons estimé, ici, que l'on pouvait englober dans cette catégorie les propriétés égales ou supérieures à 5 ha. Chiffre quelque peu arbitraire certes, mais pour le concrétiser, indiquons qu'en zone constructible, ces 50 000 m² permettent de bâtir 50 maisons sur des parcelles de 1 000 m² chacune, ou 100 sur des parcelles de 500 m² ; c'est donc bien là un seuil de grande propriété (2). Mais précisément un tel chiffre n'a de portée que s'il s'applique à une zone constructible : à l'évidence, 5 ha en montagne n'ont pas du tout la même valeur qu'une superficie identique en bord de route. Il convient donc d'isoler les terrains constructibles de ceux qui ne le sont pas. En l'absence de "Plan général d'aménagement", encore à l'étude, nous avons retenu comme zone constructible, au sens large l'ensemble des sections du cadastre qui sont déjà au moins partiellement construites. La nature du terrain est telle à Arue qu'il y a peu de chances, dans un avenir proche, que l'urbanisation puisse gagner beaucoup sur les autres secteurs.

On a donc retenu comme :

- zone urbaine, les sections de cadastre : A. B. C. D. E. H. I. K. L. M. N. O. P. V., soit 493 ha (32 % de la commune).
- zone non construite, les sections : S1. S2. T. W. X. Y1. Y2. Z1. Z2. Z3. Z4., soit 1 041 ha (ou 68 % de la commune).

(1) Cf. F. RAVAUULT 1979 p. 5 : *"La propriété individuelle... concerne pratiquement, à l'exception de quelques îlots d'habitat polynésien ancien, toutes les terres utilisées de la zone urbaine de Tahiti, de Mahina à Paea"*. L'auteur souligne toutefois qu'en l'absence d'un cadastre récent et mis à jour régulièrement, *"l'importance relative et la localisation géographique de la propriété individuelle et de l'indivision ne sont pas connues avec précision"*.

(2) Il s'agit bien sûr d'une estimation grossière, les possibilités réelles de construction étant tributaires des pentes, de la desserte du terrain etc. Nous avons voulu simplement montrer en quoi ce seuil de 5 ha nous paraissait une limite acceptable pour définir la "grande propriété". Précisons en outre que ces propriétés ne sont pas forcément d'un seul tenant mais peuvent être le résultat de l'addition de parcelles situées dans des sections différentes et non contiguës.

Le tableau ci-dessous souligne l'importance de la grande propriété foncière à Arue : globalement, 78 % du territoire communal sont répartis en propriétés supérieures à 5 ha, celles-ci étant au nombre de 51. Les collectivités publiques (État, territoire, commune) détiennent 27 % de cette surface, les propriétés indivises 33 % (soit un pourcentage très voisin de leur part sur l'ensemble de la commune, 32 %) et les particuliers 22 %. Mais ces chiffres recouvrent des réalités différentes selon les secteurs : en effet la grande propriété occupe près de 90 % de la surface en zone non construite et un peu plus de la moitié dans le secteur urbain. Autrement dit, dans les zones construites, ou susceptibles de l'être dans les années prochaines, 52 % de la terre appartiennent à 50 propriétaires (dans la zone non construite ce sont 48 propriétaires qui possèdent les 90 % de grande propriété).

La commune d'Arue est, de loin, nous l'avons vu, le propriétaire le plus important avec 285 ha (18,5 % du territoire communal) mais ses terrains sont situés essentiellement en montagne, en zone urbaine elle ne possède que 53 ha. Ce n'est pas négligeable mais une grande partie est déjà construite et occupée par des équipements publics. Elle peut donc difficilement agir sur le développement futur des constructions sur son territoire. Les propriétés de l'État ou du territoire ne sont guère plus utilisables : le premier possède certes un terrain très vaste (29 ha) et très bien situé, mais il est occupé à l'heure actuelle par le CEP ; quant au territoire, il ne détient guère en zone urbaine que des parcelles de faible dimension occupées par des équipements publics (écoles) ou constituées par des éléments de voirie ou des remblais conquis récemment sur le lagon.

Si l'on met à part les collectivités publiques, on peut retenir que 171 ha de la zone urbaine (35 % de la surface de cette zone) appartiennent à seulement 46 propriétaires différents : 3 sociétés civiles immobilières, 2 sociétés, 1 association sportive, 23 "indivis" et 17 particuliers. En outre près de la moitié de cette surface ressort de propriétés ayant de 10 à 50 ha (2 sociétés, 12 indivis et 5 particuliers). Autant dire, en conclusion provisoire que sur la masse des 850 propriétaires d'Arue, seule une très petite partie a les disponibilités foncières permettant d'envisager des opérations d'urbanisme d'une certaine ampleur.

Tableau 21
La grande propriété à Arue (en hectares).

TAILLE DES PROPRIÉTÉS ET CATÉGORIE	ZONE URBAINE	ZONE NON CONSTRUITE	TOTAL	
<u>Plus de 100 ha</u>				
Commune	53,04	231,92	284,96	
<u>De 50 à 100 ha</u>				
2 S.C.I.	10,75	143,20	153,95	
1 Propr. Indivise		66,12	66,12	
1 Particulier	0,25	57,58	57,83	
TOTAL	11	266,90	277,90	
<u>De 10 à 50 ha</u>				
Etat	29,52		29,52	
2 Sociétés	13,21	23,94	37,15	
12 Propr. Indivises	35,05	223,58	258,63	
5 Particuliers	29,76	101,18	130,94	
TOTAL	107,54	348,70	456,24	
<u>De 5 à 10 ha</u>				
Territoire	5	4,12	9,12	
1 S.C.I.	7,29		7,29	
1 Société (Assoc. Sportive)	6,09		6,09	
11 Propr. Indivises	12,87	60,36	73,23	
12 Particuliers	55,61	23,93	79,54	
TOTAL	86,86	88,41	175,27	
Total (Propriété supérieure à 5 ha)	258,44	935,93	1.194,37	
Total par Catégorie				
Etat	1	29,52	29,52)
Territoire	1	5	4,12) 27,09 %
Commune	1	53,04	231,92)
S.C.I.	3	18,04	143,20	161,24
Sociétés	3	19,30	23,94	43,24
Indivises	24	47,92	350,06	397,98
Particuliers	18	85,62	182,69	268,31
TOTAL	51	258,44	935,93	1.194,37
Surface totale (1) Commune d'ARUE		492,54	1.040,97	1.534
% Grande Propriété		52,47	89,91	78

(1) - Voirie non comprise,

c) Les mutations foncières

Des indications supplémentaires sont apportées par l'examen des mutations, dépouillées pour les années 1970 à 1981.

Le nombre des transactions est relativement constant au cours de ces douze années : une trentaine environ par an avec une pointe en 1974 et 1975 (respectivement 43 et 56 mutations), et une très forte augmentation en 1980 (103) et 1981 (104) à cause essentiellement du début de commercialisation du lotissement Erima : 55 lots ont été vendus par la SETIL en 1980 et 64 l'année suivante.

La nature de ces transferts de propriété est très diverse : sur les 533 enregistrés, les ventes représentent 76 %, les donations 11 % et les baux 10 %. Dans 78 % des cas, il s'agit du transfert d'un terrain nu, et plus rarement d'un terrain bâti ou d'une maison.

Par ailleurs, on a dépouillé pour plus de 500 ventes la mention du domicile des vendeurs et acheteurs. Le tableau ci-dessous montre qu'il s'agit essentiellement de transactions entre citoyens de communes voisines : plus des deux tiers des vendeurs et plus de la moitié des acheteurs habitent Arue ou Papeete (noter que la SETIL, chargée de la commercialisation du lotissement Erima a son siège dans cette commune). Parmi les autres communes de l'agglomération, Pirae vient en tête avec plus de la moitié des acheteurs de cette catégorie. Au total, et le chiffre est identique pour les acheteurs et vendeurs, ce sont 80 % des personnes intéressées qui résident dans l'agglomération; il est vrai que l'achat n'est pas le mode premier d'installation en ville pour les Polynésiens qui viennent d'une autre commune du territoire.

Tableau 22
Ventes à Arue. Origines des vendeurs et acheteurs.

	Vendeurs		Acheteurs	
	N.	%	N.	%
ARUE	175	34	174	34
PAPEETE	182 (1)	35	120	23
Autres communes de l'agglomération	53	10	121	23
Autres communes de Polynésie	19	4	16	3
Autres pays (2)	18	3	11	2
Plusieurs personnes	58	11	52	10
Non déterminé	12	2	23	4
TOTAL	517		517	
(1) dont 126 en 1980 et 1981 (lotissement ERIMA)				
(2) Nulle Calédonie, France, Nulle Zélande (2 vendeurs) Hawaii (1 vendeur).				

Enfin, on trouvera dans le tableau ci-dessous "Ventes par catégories socio-professionnelles", la profession des vendeurs et des acheteurs, classés par importance décroissante du nombre de transactions. On y remarque, ce n'est pas une surprise, la part importante qui revient, surtout pour les achats aux catégories sociales les plus aisées : chefs d'entreprises du commerce et de l'industrie, employés du secteur privé, et cadres moyens ou employés du secteur public. Ce sont à coup sûr ces personnes qui ont le moins de difficultés à se loger en ville. Pour beaucoup d'autres, il n'est pas possible d'acheter son habitation.

Tableau 23
Ventes à Arue. Catégories socio-professionnelles.

		Nombre de ventes	Nombre d'achats	Total
21	Employeurs de l'industrie et du commerce	31	62	93
50	Employés du secteur privé	15	67	82
42	Cadres moyens du secteur public	19	59	78
43	Employés du secteur public	14	43	57
31	Petits artisans isolés	15	38	53
61	Ouvriers qualifiés et spé- cialisés du secteur privé	11	16	27
01	Employeurs et indépendants agricoles	15	5	20
23	Cadres supérieurs du sec- teur privé	4	16	20
32	Cadres moyens du secteur privé	5	12	17
70	Personnel de service	4	10	14
12	Salariés agricoles : chefs de culture, contremaîtres...	13	0	13
60	Contremaîtres autres qu'agri- coles du secteur privé	3	7	10
45	Armée - Police	3	4	7
22	Professions libérales	0	5	5
03	Patrons pêcheurs	1	2	3
41	Cadres supérieurs du secteur public	0	2	2
62	Manœuvres et apprentis du secteur privé	2	0	2
44	Ouvriers du secteur public	1	0	1
80	Artistes	0	1	1

C - Les mal logés de Tahiti

Les résultats qui suivent proviennent du dépouillement systématique des dossiers de candidatures à un logement social déposés auprès de l'Office territorial de l'habitat social en 1980-1981. L'OTHS disposait de 120 logements, qu'il devait répartir entre 120 familles, parmi les quelques 900 qui en avaient fait la demande; au vu de l'importance de l'enjeu et de la sévérité de la sélection on comprend que ces enquêtes aient été menées avec le plus grand soin! Les assistantes sociales qui les ont effectuées ne se sont pas bornées à enregistrer des dossiers, en vérifiant seulement qu'ils étaient intégralement remplis et remplis de façon conforme : elles se sont déplacées dans chacun des logements alors occupés par les candidats.

Ces données sont donc particulièrement fiables : au regard de l'aspect dramatique qu'elles revêtent parfois, il n'était sans doute pas inutile de préciser ce point.

1) Types d'habitat

Le problème du logement se pose en effet, à Tahiti, de façon autrement grave que celui des revenus (1). Nous n'avons pas retenu les descriptions qu'en ont faites les assistantes sociales chargées des enquêtes, dans le souci d'éliminer au maximum toute trace de subjectivité dans le recensement de nos données, mais elles sont, à cet égard, probantes. Pour nous en tenir aux faits strictement objectifs, disons déjà que la population étudiée se répartit ainsi dans les différents types d'habitat :

Tableau 24
Répartition par type d'habitat (en %).

Types d'habitat	:	%	:	% cumulés
Néant, ou habitat de fortune	:	1.8	:	1.8
Fare en pinex	:	47.2	:	49
Fare en pinex et bois	:	3.1	:	52.1
Fare en bois	:	15.9	:	68
Fare en semi-dur	:	7.4	:	75.4
Fare en dur, appartement, chambre, studio, hôtel.	:	24.6	:	100
Ensemble	:	100	:	

(1) Cf. *infra*, "Tahitiens des villes".



Vallée de la Fautaua. Habitat précaire (ci-dessus) et rénovation (ci-dessous).
(cl. J. CHAMPAUD 1982)



Parmi ces logements, 2,2 % n'ont pas d'installation d'eau courante, et 9,6 %, pas d'électricité.

2) Densité d'occupation

En outre, si une faible majorité d'occupants dispose d'une pièce par personne ou à se partager avec une autre personne, la densité d'occupation - le degré d'entassement, dirons-nous - n'en atteint pas moins, pour les autres, des paliers de plus en plus pénibles, finissant par des situations proprement inimaginables (jusqu'à vingt occupants par pièce!).

Tableau 25
Répartition par densité d'occupation (en %).

N. de personnes par pièce :	%
De 1 à 2	53
De 3 à 4	30.1
De 5 à 6	10.5
De 7 à 8	2.7
De 9 à 10	2.2
De 11 à 20	1.5
	:
Ensemble	100
	:

N.B. Ces données sont plus indicatives que rigoureuses : en effet, les enquêtrices n'ont tantôt compté, comme entrant dans le nombre de pièces, que celles à usage normal d'habitation (mettant à part la cuisine), tantôt compté comme pièce, au contraire, toute surface occupée et isolée (fût-ce par un simple rideau de toile), et quelqu'en fût l'usage normal, ce type d'utilisation de l'espace habitable se présentant surtout chez les plus pauvres... qui sont la majorité! Les chiffres affichés dans le tableau ci-dessus donnent donc, de la réalité, une image encore embellie!

3) Densité de cohabitation

Mais cette situation de promiscuité - il faut bien l'appeler par ce nom - doit être encore affectée d'un autre facteur : à la densité d'occupation, il convient en effet de joindre ce que nous appellerons la "densité de cohabitation", c'est-à-dire le fait que le logement d'un ménage est partagé par d'autres personnes. Or, cette situation concerne 53,3 % des familles candidates au relogement, et ce, là encore, dans des proportions parfois étonnantes (familles de 10 personnes cohabitant avec 22 autres occupants, de 6 personnes

cohabitant avec 27 autres occupants etc. !). En témoigne le tableau suivant, où nous avons rangé en colonnes parallèles les ordres d'effectifs des familles et, en lignes parallèles, les ordres d'effectifs des personnes étrangères à la famille inscrite comme candidate au relogement, mais qui partagent leur présente résidence :

Tableau 26
Répartition par densité de cohabitation (en %).

N. de pers. en sus partageant le logement du ménage demandeur :	Nombre de personnes composant le groupe familial :					
	1 à 4	5 à 6	7 à 8	9 à 10	11 et plus	Ensemble
De 1 à 4	25.1	26.9	26.1	25	26.9	26
De 5 à 8	20.5	14.9	15.3	8.9	3.85	16.1
De 9 à 12	12.4	8.4	3.8	1.8	.	8.2
De 13 à 16	3.2	2.5	1.9	1.8	.	2.5
De 17 à 20	.7	1.2	.6	3.6	.	1.1
De 21 à 24	.3	.	.	1.8	.	.2
De 25 à 28	.	.6	.	1.8	.	.2
Ensemble	62.2	54.5	47.8	42.9	30.75	54.3
Ménages ne partageant pas leur logement	37.8	45.5	52.2	57.1	69.25	45.7
Total	100	100	100	100	100	100

4) Titre d'occupation

Enfin, indépendamment du fait qu'elles cohabitent ou non avec d'autres personnes, il importe de considérer à quel titre, plus ou moins précaire, ces familles occupent leur logement : dépendent-elles de l'arbitraire d'autrui ou, au contraire, l'occupent-elles "en droit", avec des garanties légales ? Faut-il compter ces familles comme hébergées, comme locataires, comme propriétaires etc. ? Là, il faut distinguer deux titres d'occupation : celui du sol et celui des murs : il est en effet fréquent, à Tahiti, de louer à un tiers un terrain nu et d'y construire son propre *fare*, dont on est donc propriétaire ; mais, si l'on perd, pour une raison ou pour une autre, son droit à l'occupation du sol, celui d'habitation du *fare* devient aussitôt caduc. Nous avons tenté de résumer ces différents statuts d'occupation dans le tableau 27, affectés du pourcentage des familles se situant dans ces différents cas.

Toujours en fonction de ce "degré d'autonomie", on peut également regrouper ces différentes situations selon un double critère : premièrement, le fait de partager ou non son habitation avec d'autres personnes que celles composant le groupe familial candidat au relogement, et, deuxièmement, le fait d'être (cas des propriétaires, ou des locataires contractuels) ou de ne pas être (cas des hébergés, pour des motifs familiaux ou sociaux...) indépendant du simple bon vouloir d'autrui en ce qui regarde le logement ; ce sont les modes d'interaction de ces deux critères qui font l'objet du tableau 28. (Les pourcentages

n'en correspondent pas exactement à ceux du précédent, car nous avons dû, ici, supprimer les cas - heureusement marginaux - des familles n'ayant aucun logement ou n'ayant qu'un logement de fortune).

Tableau 27
Titre d'occupation (en %).

Terrain occupé à titre :	Logement habité par un ménage seul, occupé à titre :				Logement partagé avec des personnes étrangères au ménage, occupé à titre :			
	de propriétaire	de locataire	gracieux		de propriétaire ou de copropriétaire	de co-locataire d'un bailleur étranger à la famille	gracieux ou non	(sans logement)
Inexistant	1.9				.1			
De (co-)propriétaire	3.1				1			
De locataire d'un bailleur étranger à la famille	12.1		16.2			8.1		
d'un bailleur de la même famille	2	.9						
Gracieux (x) (ou non) comme fctii			6.4 (x)				37.6	
comme ami	.1(x)			1.(x)				7.1
Gracieux comme employé								.6
comme cas social								2
(sans terrain)								.6

(x) : ce signe signale les terrains occupés à titre gracieux.

Tableau 28
Répartition par "autonomie" de l'habitat (en %).

Logement	:	occupé	:	partagé avec des	:
	:	par un seul	:	personnes étrangè-	:
	:	ménage	:	res au ménage	:
<hr/>					
Contractuellement	:		:		:
occupé	:	36.4	:	9.3	:
Concédé à titre	:		:		:
précaire	:	8.8	:	45.5	:
	:		:		:
Ensemble	:	45.2	:	54.8	:
	:		:		:

Ainsi, il n'y a que 36,4 % des familles qui soient totalement autonomes en matière de logement et, des 63,6 % qui dépendent d'autrui, une grande majorité cumule dépendance et cohabitation.

Cette situation de dépendance, les familles la vivent, en outre, fort longtemps : il ne s'agit pas seulement de jeunes gens vivant encore chez leurs parents, quelque temps après leur propre union. En effet, l'âge moyen du chef de famille candidat au relogement se répartit ainsi (en fonction de ces mêmes critères) :

Tableau 29
"Autonomie" de l'habitat et âge moyen du chef de famille.

Logement	:	occupé	:	partagé avec des	:
	:	par un seul	:	personnes étrangè-	:
	:	ménage	:	res au ménage	:
<hr/>					
Contractuellement	:		:		:
occupé	:	40 ans	:	38,5 ans	:
Concédé à titre	:		:		:
précaire	:	39 ans	:	36,5 ans	:
	:		:		:

On voit que l'âge joue un rôle dans l'accession à une pleine indépendance en matière de logement, mais un rôle très progressif : à 36 ans, en moyenne, la plupart des candidats cumulent encore dépendance envers le bon vouloir d'autrui, et cohabitation avec des personnes étrangères. Il est intéressant de constater que la dépendance à l'égard d'autrui départage les ménages presque exactement de la même façon que les départagent la cohabitation avec des personnes étrangères, que ce soit en ce qui concerne l'âge moyen du chef de famille (tableau 30), ou la dimension de son groupe familial (tableau 31) :

Tableau 30

Dépendance à l'égard d'autrui, cohabitation et âge du chef de famille(en %).

Logement	Tranches d'âge			
	18-30 ans	31-45 ans	46 ans et +	Ens.
Contractuellement occupé	26	52	22	100
Concédé à titre précaire	39.6	47.7	12.7	100
Occupé par un seul ménage	24.5	54.5	21	100
Partagé avec des personnes étrangères au ménage	40.6	45.8	13.6	100

Tableau 31

Dépendance à l'égard d'autrui, cohabitation et dimension du groupe familial (en %).

Logement	N. de pers. composant le gr. fam.				
	1-4 per.	5-6 per.	7-8 per.	9-10 per.	11 pers. et +
Contractuellement occupé	28.6	37.7	22.4	7.7	3.6
Concédé à titre précaire	36.8	38.9	15.5	6.2	2.6
Occupé par un seul ménage	27.7	38.5	20.9	8.5	4.4
Partagé avec des personnes étrangères au ménage	37.5	38.3	16.8	5.5	1.9

5) Durée de résidence des candidats dans leur logement actuel

Si cette population se partage, à peu près également, entre Tahitiens de souche, ou d'immigration ancienne(plus de vingt ans de présence dans l'île) et immigrants "du CEP", leur résidence dans leur logement actuel ne remonte, pour 45 % d'entre eux, qu'à moins de 5 ans et, pour près de 68 %, à moins de 10 ans :

Tableau 32
Répartition en fonction de la durée de résidence.

Durée de résidence :	A Tahiti :		Dans le logement :	
	% :	% cumulés :	% :	% cumulés :
Moins de 5 ans	9.5	9.5	45.2	45.2
De 5 à 9 ans	11.1	20.6	22.6	67.8
De 10 à 14 ans	14.6	35.2	15.5	83.3
De 15 à 19 ans	10.7	45.9	9	92.3
De 20 à 24 ans	6.8	52.7	.7	93
De 25 à 29 ans	3.1	55.8	1.5	94.5
De 30 à 34 ans	1.4	57.2	.9	95.4
De 35 à 49 ans	.3	57.5	.2	95.6
40 ans ou plus	42.5	100	4.4	100
Ensemble	100		100	

Ce caractère d'implantation très récente que présente la population étudiée est d'autant plus significatif qu'il affecte l'ensemble des familles, quel que soit le nombre de personnes qui les composent :

Tableau 33
Durée de résidence dans le logement et taille du groupe familial (en %).

Durée de résidence :	N. de personnes composant le groupe fam. :			
	1 à 4 :	5 à 6 :	7 à 8 :	9 ou plus :
Moins de 5 ans	57	48.5	37.5	28
De 5 à 9 ans	21.5	22.5	24.5	32.5
De 10 à 14 ans	11.5	14.5	26	21.5
De 15 à 19 ans	4.5	7.	5.	11.5
20 ans ou plus	5.5	7.5	7	6.5
Ensemble	100	100	100	100

On voit que, si les très grandes familles (9 personnes ou plus) ont davantage tendance à mieux se répartir au point de vue du temps d'occupation du logement actuel, la grande

majorité d'entre elles occupent tout de même leur logement depuis peu : 60,5 % depuis moins de 10 ans. On peut donc conclure, même en ce qui concerne leur cas, que ce n'est pas essentiellement parce que la maisonnée s'est agrandie que la demande de relogement a été déposée : le problème dépasse le cadre de la nécessaire adaptation de l'habitat avec la taille de la famille, et relève bien d'une situation plus ancienne, traduisant le "mal-vécu" du logement dans les couches populaires de la population polynésienne.

III - FORMES DE LA DÉLINQUANCE EN POLYNÉSIE

L'évolution de la délinquance - et en particulier de la délinquance juvénile - occupe une place croissante dans les préoccupations du territoire. Des conversations entre particuliers aux déclarations des élus, en passant par des articles de la presse, l'image qui se dégage est, en effet, inquiétante : c'est celle d'une fraction sans cesse croissante de la jeunesse tahitienne vivant de plus en plus "en marge" de la société, recourant de plus en plus systématiquement à des activités délictueuses, pour satisfaire des besoins sans cesse plus sophistiqués, usant de plus en plus facilement de violence, et se montrant de plus en plus réfractaire à l'autorité, se révélant de plus en plus inapte à une réinsertion dans le tissu social.

Cette image s'impose à l'intuition avec une force d'évidence : la délinquance n'est-elle pas directement liée à l'urbanisation accélérée de Papeete ? Mais, si l'on prend bien ainsi conscience d'une certaine réalité, on n'en prend pas pour autant la mesure : quelle est l'ampleur réelle du phénomène, comment se dessine son évolution, quels en sont les dynamismes et quels en sont les freins ? Autant de questions auxquelles l'intuition seule n'est plus à même de répondre.

Questions d'autant plus importantes, pourtant - urgentes, peut-être -, que la perception que se fera le public de la délinquance jouera en retour sur l'évolution de celle-ci : une vision trop minorante des choses peut avoir pour résultat, en banalisant des infractions (qui, isolées, sont en effet sans gravité...), de laisser la voie libre à ceux qu'arrêterait le garde-fou d'une plus forte réprobation sociale et, pour finir, de déboucher sur une criminalité devenue, *quantitativement*, dangereuse, parce qu'insupportable au corps social. À l'inverse, une vision trop alarmiste peut, en entraînant des formes de rejet, en favorisant une répression mal proportionnée (du moins à l'encontre de ceux qui ne sont encore, en fait, que de petits délinquants occasionnels), développer chez ses victimes un sentiment d'exclusion irrémissible, qui va les radicaliser, les conforter dans leur marginalité ; celle-ci étant génératrice d'une violence accrue, on n'aura donc, finalement, réussi qu'à ouvrir la voie à une délinquance *qualitativement* plus dure.

A - Difficultés méthodologiques

C'est pourquoi il ne nous paraît pas inutile de proposer cette première esquisse d'une image de la délinquance actuelle en Polynésie française, construite sur des données chiffrées : celles qui composent les *États statistiques des crimes et délits constatés*, dressés semestriellement - depuis 1973, pour son groupement de la Polynésie française - par la Gendarmerie nationale.

Précisons tout de suite que les chiffres que nous allons avancer ne sauraient être entendus en valeurs absolues, mais uniquement comme indicateurs d'ordre de grandeur et, plus encore, d'évolutions. En effet, la source même des données implique de nombreuses limites :

1) *Les États statistiques des crimes et délits constatés* que nous avons dépouillés sont ceux-là seuls qui ont été dressés par le groupement de Gendarmerie. Autrement dit, les infractions commises dans la ville même de Papeete n'y apparaissent qu'exceptionnellement, puisqu'elles relèvent généralement de la Police urbaine et non de la Gendarmerie nationale. Pourtant, s'il nous est malheureusement impossible de localiser les différents crimes et délits constatés en Polynésie française, nous savons que la quasi-totalité d'entre eux ont été commis dans la seule agglomération urbaine de Tahiti. Si nous pouvons donc espérer avoir là certes un simple reflet, mais un bon reflet de la criminalité globale comme de la criminalité urbaine, par contre et du même coup, nous devons renoncer à isoler et comparer le poids spécifique de l'urbanisation. Nous ne possédons les statistiques de la Police urbaine que pour les seules années 1981 et 1982. Or, en comparant celles-ci avec celles de la Gendarmerie nationale, l'on s'aperçoit que le poids des crimes et délits commis à Papeete dans l'ensemble de ceux commis sur le territoire varie sensiblement selon la nature de ceux-ci :

- 1,25 % pour la catégorie des délits domestiques (irresponsabilité familiale);
- 6,24 % pour le trafic et la consommation de stupéfiant;
- 10,70 % pour les diverses formes d'attentat aux mœurs;
- 10,70 % pour les délits économiques et financiers;
- 12,20 % pour les actes de violence;
- 23 % pour les actes de "vandalisme";
- 29,30 % pour les délits de vol.

Ces distorsions s'expliquent d'ailleurs aisément; elles permettent notamment, pour ces deux années, d'apprécier "l'effet-vitrine" que représente Papeete : les vols se font plus nombreux là où sont plus nombreux les objets présentés, "offerts" aux désirs, et d'autant plus nombreux que ceux-ci sont rendus plus désirables ! Mais il est impossible de préjuger de ce qu'étaient ces mêmes écarts il y a cinq ou dix ans, et donc de comparer, dans son évolution, le poids respectif des diverses catégories de délits sur l'ensemble du territoire. Nous pouvons seulement établir cette comparaison en coupe synchronique, pour cette période 1981-1982, et l'on obtient alors les chiffres suivants :

- les délits domestiques représentent 0,7 %,
- les attentats aux mœurs : 1,5 %,
- le trafic et la consommation de stupéfiants : 1,8 %,
- les actes de "vandalisme" : 4 %,
- les délits économiques et financiers : 47,4 %,
- les actes de violence (viols non compris) : 5,4 %,
- les vols : 39,5 %,
- et les délits économiques et financiers (chèques sans provisions non compris), enfin, représentent 47,4 % de l'ensemble des crimes et délits constatés.

(Afin de rendre les résultats plus significatifs, nous avons calculé ces pourcentages sur la base de l'ensemble des délits que nous pouvions regrouper en catégorie homogène - cf. *infra* -, sans tenir compte de ceux qui n'avaient soit aucune signification statistique - moins de 0,01 % -, soit, ici, aucune pertinence sociologique - chèque sans provisions... Notons encore que si le total dépasse 100 % de 0,3 %, c'est que ceux-ci correspondent au pourcentage de vols commis avec violence, et qui sont comptabilisés deux fois).

Insistons encore sur le fait que nos conclusions ne sauraient donc porter que sur des ordres de grandeur, et sur des évolutions, non sur un bilan comptable et rigoureux de la délinquance, à un moment donné. Et encore, nous faut-il de surcroît supposer que le rapport entre crimes et délits constatés à Papeete et crimes constatés hors Papeete reste suffisamment constant. En fait, il semblerait que les modifications survenues au sein de la Police urbaine aient eu pour conséquences - par le biais d'une efficacité accrue de la dissuasion - de rejeter extra-muros une partie des jeunes délinquants. Il devrait donc y avoir, ici, plutôt une légère surestimation qu'une sous-estimation de l'accroissement de la criminalité effective.

2) Nous n'aurons, bien entendu, que les crimes et délits constatés, et non les crimes et délits commis. Il faut donc immédiatement considérer comme admis :

- si l'on veut parler de l'évolution de la délinquance, le postulat selon lequel, entre infractions commises et infractions constatées, le rapport reste constant ;
- si l'on veut comparer délinquance juvénile et délinquance adulte, celui selon lequel ce même rapport représente un ordre de grandeur identique dans les deux cas ;
- si c'est leur évolution respective, enfin, que l'on veut comparer, admettre l'un et l'autre de ces postulats !

Or, dans un cas au moins, le premier de ces postulats va se révéler difficile à maintenir, et l'hypothèse inverse, plus probable, à savoir : que le nombre - évidemment inconnu - d'infractions commises doit être plus ou moins constant, mais que c'est la part de celles qui ont été effectivement constatées qui, elles, varie. En effet, ce que les formulaires de la Gendarmerie (qui, dans leur index, ne distinguent pourtant pas moins de 106 catégories différentes de crimes et délits dûment répertoriés) classent sous l'ultime rubrique n° 107, dénommée "autres crimes et délits" (c'est-à-dire des infractions diverses et variées mais, sans aucun doute, de petites infractions dans l'immense majorité des cas), cette catégorie, donc, voit ses effectifs varier autour d'une moyenne à peu près constante depuis 1973, puis brusquement doubler, en 1978 ! Comment ne pas supposer, plutôt qu'une modification quantitative aussi radicale de la petite délinquance, une modification qualitative survenue alors au sein de la Gendarmerie (nouvelles directives de fermeté accrue, ou nouveaux moyens, techniques ou humains, accordés) ?

- Le second postulat doit également être corrigé (du moins dans le cas de la petite délinquance, à nouveau, mais en y incluant cette fois les délits tels que le chapardage, les bagarres, etc.) : le rapport entre infractions commises et infractions constatées, en effet, est sans doute différent selon que celles-ci ont été commises par des adultes, ou par des mineurs. Dans le second cas, le nombre d'affaires réglées à l'amiable, entre voisins, sans que la Gendarmerie en ait officiellement connaissance, est, sans doute, assez sensiblement plus élevé. On peut donc supposer que la part des mineurs dans la délinquance globale est plutôt sous-estimée, concernant du moins ces petits délits.

- Par contre, il y a tout lieu de supposer, si tant est que le rapport entre infractions commises par des mineurs et infractions constatées par la Gendarmerie ait évolué, que c'est dans le sens, alors, d'une diminution de l'écart. En effet, sa perception d'une délinquance croissante, constituant une menace grandissante, doit conduire la population à se plaindre, plus volontiers qu'auparavant, auprès des autorités plutôt qu'auprès des parents du jeune fautif. Pour penser qu'une évolution inverse se soit dessinée, il faudrait supposer un climat de violence tel que les plaintes officiellement déposées soient de plus en plus minorées, parce que la crainte de représailles retiendrait de plus en plus de victimes d'effectuer cette démarche ! Or, s'il est hélas trop vrai que certaines formes de "racket" existent, aux portes des établissements scolaires notamment, opposant les "grands" aux "petits", et dont la Gendarmerie - voire les parents eux-mêmes - n'ont pas toujours connaissance, ce fait ne saurait pour autant peser d'un tel poids.

Dans le même ordre d'idées, il nous faut également noter que le fait de disposer du seul relevé des crimes et délits constatés entraîne certaines distorsions ou certaines ambiguïtés plus radicales encore. Qu'il n'y ait eu, par exemple, aucun cas d'avortement constaté ne signifie pas forcément qu'il n'y ait eu aucun avortement illégal pratiqué sur l'ensemble du territoire de 1973 à 1979, mais, simplement, qu'aucun n'a fait l'objet d'une plainte, et donc d'une enquête de la part de la Gendarmerie. À l'inverse, l'augmentation considérable des délits de consommation de stupéfiants peut aussi bien indiquer un accroissement du nombre des fumeurs de marijuana que, simplement, une attention plus grande accordée à ce problème par les autorités.

Précisons ici que, dans les tableaux qui vont suivre, nous allons toujours présenter le nombre de faits constatés et élucidés, ceci afin de permettre la comparaison entre un nombre d'infractions commises et le nombre correspondant de personnes mises en cause. Nous nous y sommes crus autorisé dans la mesure où le pourcentage "d'élucidation" des faits constatés est relativement stable, à la fois dans le temps et entre nos diverses catégories. Précisons donc que, mises à part les catégories "vol" (dont le pourcentage moyen d'infractions élucidées est de 81 %) et "vandalisme" (pour qui il est de 93 %), pour toutes les autres catégories, ce pourcentage moyen tourne, avec des écarts insignifiants, autour de 98 %.

3) Enfin, nous avons été amenés à regrouper entre elles, de façon aussi homogène que possible, les différentes rubriques de la Gendarmerie, afin de constituer des catégories aux effectifs suffisamment importants pour que puisse s'en dégager une interprétation. Les chiffres que nous avançons sont donc le résultat d'un certain nombre de manipulations, sur lesquelles nous devons nous expliquer au fur et à mesure que nous en aborderons les différents aspects.

Ainsi, dès l'abord, précisons que nous avons été conduits à supprimer purement et simplement :

- malgré leur importance, les rubriques 78, et 82 à 106, c'est-à-dire les délits de caractères économiques ou financiers. En effet, ces rubriques regroupent, sans qu'il soit possible d'établir de frontières précises, aussi bien des infractions relevant de la toute petite délinquance (délits de pêche et de chasse...) que celles relevant de la grande délinquance "en col blanc". Il n'était donc possible d'en tirer aucune leçon.

- les rubriques 54 à 58, définissant des infractions d'ordre plutôt domestique (formes d'irresponsabilité à l'égard de ses obligations familiales), et dont les effectifs, en tout état de cause, sont trop réduits pour avancer quelque commentaire statistique (284 cas constatés en dix ans...).
- plus facilement encore, un certain nombre de rubriques définissant des infractions très diverses, mais dont la plus fréquemment commise (interdiction de séjour) ne concerne que 40 personnes en dix ans, les autres moins encore, quand leurs effectifs ne sont pas vides.
- enfin, nous avons également estimé devoir supprimer les rubriques suivantes :
 - 11 - *prise d'otage*,
 - 62 - *incendie volontaire de biens publics*,
 - 64 - *attentat à l'explosif contre des biens publics*,
 - 65 - *attentat à l'explosif contre des biens privés*,
 - 66 - *autres destructions ou dégradations de biens publics*,
 - 68 - *violence de groupes à force ouverte*,
 - 70 - *occupation forcée de locaux*,
 - 71 - *séquestration de personne*,
 - 77 - *atteinte à la sûreté de l'État*,
- et, pour l'année 1978, un cas de :
 - 3 - *assassinat, meurtre, pour d'autres motifs (que pour voler et à l'occasion de vols, et que règlement de comptes entre malfaiteurs)*, impliquant 13 personnes adultes, à savoir les "*personnes mises en cause par réunion d'indices de culpabilité*" selon la très précise formule de la Gendarmerie - à propos du meurtre de M. d'Anglejean.

En effet, toutes ces rubriques incluent, soit en totalité, soit pour nombre des cas qu'elles comportent, des délits commis dans le cadre de conflits sociaux ou politiques. C'est ce que traduit à l'évidence (cf. tableau 4I) le gonflement des effectifs de l'année 1978, gonflement qui ne peut être dû qu'aux activités délictueuses d'individus se réclamant du *e toto tupuna* (rappelons que la même action commise peut se retrouver comptabilisée dans plusieurs rubriques différentes).

On peut penser que chacune de ces rubriques traduit effectivement, dans la plupart des cas au moins, des faits de violence politique, à une exception près, toutefois : la rubrique 66 "*autres destructions ou dégradations de biens publics*". Dans ce cas, en effet, le gamin, par exemple, qui aurait gravé le nom de sa petite amie sur le mur de l'office des Postes, n'y est pas distingué du criminel, ou du militant extrémiste, qui aurait systématiquement détruit toutes les archives de la Sûreté nationale.

Or, cette rubrique (dans laquelle il est impossible de discerner les délits qui n'ont rien à voir avec des formes non légales de luttes politiques, ou avec des conflits sociaux violents), parce qu'elle constitue par ailleurs, au total, plus de la moitié de cet ensemble, ne peut lui en être soustraite sans que celui-ci perde, du même coup, à peu près toute signification, pour cause d'effectifs trop réduits... sauf dans le cas de l'année 1978 qui, à elle seule, par contre, interdit de regrouper fût-ce cette seule rubrique avec celles que nous utiliserons pour construire notre catégorie "violence" (car on en modifierait alors considérablement l'allure, et avec un élément en très grande partie hétérogène).

Tableau 34
 Nombre de personnes (majeures + mineures) mises en cause
 par réunion d'indices de culpabilité, dans les rubriques (n° d'index).

Années	1973.	1974.	1975.	1976.	1977.	1978.	1979.	1980.	1981.	1982.
Rubriques										
66	4	4	3	13	20	21	16	4	13	16
II+62+64+65+ 68+70+71+77.	8		1	2	2	58	2	5	2	1
Ensemble	12	4	4	15	22	79	18	11	15	17

Le seul commentaire que nous pouvons donc nous permettre, c'est de dire que la Polynésie française n'est, *pour le moment*, guère concernée par les formes d'opposition violente, et sa population mineure en particulier, aucunement :

Tableau 35
 Nombre de mineurs mis en cause par réunion d'indices de culpabilité,
 dans les rubriques (n° d'index).

Années	1973.	1974.	1975.	1976.	1977.	1978.	1979.	1980.	1981.	1982.
Rubriques										
66	1	2	2	4	3	2	5		4	3
11+62+64+65+ 68+70+71+77.			1							
Ensemble	1	2	3	4	3	2	5		4	3

B - Données statistiques élaborées

Nous avons classé nos tableaux de la catégorie de délits les moins commis à la catégorie de délits les plus fréquemment commis sur l'ensemble du territoire, dans les années 1981-1982. Une première conclusion s'impose ainsi de suite à l'évidence : plus encore que dans le cas de la lutte politique, *le non-recours aux moyens les plus extrêmes est une caractéristique majeure de la délinquance en Polynésie française.*

En effet, toutes les rubriques de crimes et délits prévues par les formulaires (rappelons que ceux-ci, élaborés pour la Gendarmerie nationale, ne sont pas spécifiques au territoire) que nous avons retenues et qui ne comportent, dans le cas de la Polynésie et pour la période donnée, aucun fait constaté (à une exception près) constituent une première catégorie, assez homogène :

Tableau 36

Délits de grand banditisme : nombre de faits constatés, de 1973 à 1982.

<u>Index</u>	<u>Désignation des infractions.</u>	<u>Nb. de faits.</u>
1	assassinat, meurtre, pour règlement de compte entre malfaiteurs.	0
2	assassinat, meurtre pour vol et à l'occasion de vol.	0
13 et 14	rapt pour rançon.	1
15	menace de mort, rapt, attentat, etc.. pour racket.	0
18 à 21	vols à main armée.	0

Et nous verrons que les rubriques 22 à 26, "*autres vols avec violence*", ne comptabilisent que 80 faits, au cours de ces dix années. En un mot, le grand banditisme n'existe pas - pas encore en tout cas - sur le territoire.

1) *Attentat aux mœurs* (1,5 % de l'ensemble des délits commis en 1981-1982)

Cette catégorie est composée des rubriques suivantes :

Index	Désignation des infractions	Nombre de faits constatés
42	<i>Proxénétisme par souteneur</i>	2
43	<i>Proxénétisme par hôteliers et loueurs de locaux</i>	6
44	<i>Proxénétisme par d'autres personnes</i>	18
	Total des faits constatés sur le proxénétisme	26
51 et 52	<i>Outrage aux bonnes mœurs par livres, images, disques...</i>	4
47	<i>Outrage public à la pudeur par homosexuel</i>	6
50	<i>Incitation de mineur à la débauche</i>	18
49	<i>Homosexualité avec mineur</i>	20
48	<i>Outrage public à la pudeur par d'autres personnes</i>	86
45	<i>Viol</i>	257
46	<i>Attentat à la pudeur</i>	288

Deux remarques se dégagent, nous semble-t-il, immédiatement de ce tableau : d'abord, le nombre extrêmement réduit des faits de proxénétisme constatés; ensuite, et à l'inverse, le nombre impressionnant de viols, qui représente à lui seul plus du tiers des infractions ici réunies. Il semblerait donc :

- d'une part, qu'il y a lieu de s'interroger plus avant sur les formes et la signification tant du viol - anormalement fréquent - que de la prostitution - anormalement peu développée - en Polynésie française, (étant bien entendu que nous employons le terme "anormalement" en son sens strictement statistique).
- d'autre part, qu'il convient dès à présent de distinguer ici, des autres infractions, les crimes de viols : l'on s'aperçoit alors, en effet, que leurs évolutions respectives - si tant est qu'on puisse en parler avec de tels effectifs - semblent, en tout état de cause, plutôt diverger, les viols, seuls, semblant plutôt avoir tendance à augmenter.

Tableau 37
Délits de viol.

Années	1973.	1974.	1975.	1976.	1977.	1978.	1979.	1980.	1981.	1982.
Faits constatés et élucidés.	18	9	28	24	20	40	22	44	13	31
Personnes mises en cause...	30	22	35	26	31	47	21	64	27	43
dont majeures :	18	17	23	12	18	33	12	34	21	37
mineures :	12	5	12	14	13	14	9	30	6	6

Tableau 38
Autres délits d'attentat aux mœurs.

Années	1973.	1974.	1975.	1976.	1977.	1978.	1979.	1980.	1981.	1982.
Faits constatés et élucidés.	62	30	32	53	38	35	46	49	56	39
Personnes mises en cause...	52	35	28	63	39	39	45	60	61	35
dont majeures :	46	32	19	43	38	27	38	46	51	30
mineures :	6	3	9	20	1	12	7	14	10	5

Ces données sur l'ampleur des viols en Polynésie française sont d'autant plus inquiétantes qu'elles sont ici très fortement minorées, et pas seulement à cause du "chiffre noir" (le chiffre des délits commis mais qui demeurent inconnus des autorités légales). Il faut savoir en effet que nombre de viols ou de tentatives de viol - et surtout quand ils ont été le fait de mineurs - sont plus volontiers classés sous la rubrique "coups et blessures". Un magistrat estimait, en réponse à notre question, que la proportion en était d'un tiers aujourd'hui, et davantage les années passées. Sur la base de cette estimation, nous serions, dans les années 1981-1982 et en réunissant les chiffres de la Police urbaine à ceux de la Gendarmerie, plus près de 200 cas que des 55 constatés; et le pourcentage des viols ou tentatives de viol, par rapport à l'ensemble des crimes et délits, atteindrait alors

2 %, soit un chiffre plus élevé que celui de la consommation de stupéfiants, qui semble pourtant sensibiliser d'avantage l'opinion. Pour peu rigoureux que soient ces calculs, ils méritaient cependant d'être avancés, vu l'importance du problème.

Le phénomène est également à relier à celui que décrit notre catégorie "*vandalisme*" (cf. *infra*), en ce sens que nombre des infractions que nous y regrouperons, tels qu'incendies volontaires ou dégradations de biens privés, sont autant de mesures de représailles exercées par un jeune homme éconduit. La disproportion apparente entre la cause et son effet laisse deviner un déterminant plus profond, que le nombre de viols suggérait déjà : l'existence d'un fort sentiment de frustration sexuelle dans la population masculine, et d'autant plus fort qu'elle est plus jeune.

On aura noté, en effet, un aspect extrêmement préoccupant que ces deux tableaux mettent en évidence : si les mineurs représentent 19 % de l'ensemble des délinquants impliqués dans d'autres délits de mœurs, ils atteignent par contre - le chiffre nous paraît tout à fait impressionnant - 35 % de l'effectif de ceux qui le sont pour viol !

Tout ceci ne peut que souligner encore l'importance d'une réflexion approfondie sur ce problème.

2) *Trafic et consommation de stupéfiants* (1,8 % en 1981-1982)

À l'inverse, le problème de la drogue en Polynésie semble être beaucoup moins important qu'on aurait pu s'y attendre, à la lecture de certains articles de presse. Certes, les courbes qui le traduisent accusent une augmentation extrêmement rapide, mais elles n'atteignent pas, pour autant, des niveaux réellement alarmants. Précisons bien, cependant, qu'il n'est pas possible, en fait - pour des raisons déjà évoquées -, de savoir avec certitude si cette accélération correspond à un développement de la drogue (que les courbes traduiraient plus ou moins fidèlement), ou à une attention plus soutenue de la part des autorités (les courbes ne traduiraient plus que leur adéquation croissante au phénomène qu'elles prétendent mesurer).

L'hypothèse selon laquelle trafic et consommation mesurent, ici, en Polynésie française, la même chose, peut sans doute être avancée, ce qui donne alors :

Tableau 39
Trafic et consommation de stupéfiants.

Années	1973.	1974.	1975.	1976.	1977.	1978.	1979.	1980.	1981.	1982.
Faits constatés et élucidés.	4	9	2	1	75	42	81	77	67	109
Personnes mises en cause...	11	10	6	1	50	61	82	138	76	110
dont majeures :	8	10	6	1	41	54	58	119	48	75
mineures :	3				9	7	24	19	28	35

3) "Vandalisme" (4 % en 1981-1982)

Nous avons regroupé sous ce terme les infractions suivantes :

Index	Désignation des infractions	Nombre de faits constatés
63	<i>Incendie volontaire de biens privés</i>	55
74	<i>Port ou détention d'armes prohibées</i>	61
72	<i>Outrage à détenteur de l'autorité</i>	195
69	<i>Violation de domicile</i>	376
67	<i>Destruction ou dégradation de biens privés</i>	512

Comme on voit, seules la première et la dernière de ces rubriques peuvent justifier notre appellation (il est vrai qu'elles représentent déjà près de la moitié des faits que nous avons ainsi regroupés). Le choix du terme n'est sans doute pas très heureux : contrevenir aux règlements sur le port ou la détention d'armes, par exemple, n'a pas grand-chose à voir avec le "vandalisme". Cependant, toutes ces rubriques traduisent bien, nous semble-t-il, quelque chose qui ressort du même phénomène, à savoir : l'expression d'une violence diffuse, s'exerçant contre les choses et non pas contre les personnes (ou alors, la violence reste contenue, bridée), l'expression d'un climat d'agressivité et/ou d'insécurité. Entendons donc "vandalisme" non certes au sens propre de destruction volontaire d'œuvre d'art, mais comme le fait de se comporter en "vandale" ou, dirait-on plutôt, en voyou.

Tableau 40
Évolution du "vandalisme".

Années	1973.	1974.	1975.	1976.	1977.	1978.	1979.	1980.	1981.	1982.	% d'évol. (1)
Faits constatés et élucidés.	49	114	81	94	106	103	123	140	131	152	+ 46
Personnes mises en cause...	58	122	83	92	119	99	131	170	133	157	+ 45
dont majeures :	47	93	78	77	101	74	98	137	108	114	+ 34
mineures :	11	29	5	15	18	25	33	33	25	43	

(1) Moyennes 1973-77 et 1978-82

Les chiffres commencent à être suffisamment importants, maintenant, - sauf en ce qui concerne les mineurs - pour que l'on se risque à calculer le pourcentage d'évolution (d'augmentation ou de diminution) depuis dix ans. Et l'on constate alors une progression très sensible du "vandalisme" (en ce qui concerne les mineurs, notons tout de même que le nombre de ceux qui furent mis en cause a doublé entre les cinq premières et les cinq dernières années selon une courbe assez régulière).

Mais cette augmentation excessive des actes de violence plus ou moins contenue ou détournée contre les biens et non contre les personnes peut traduire, aussi bien qu'une augmentation de la violence en général, une simple compensation à une diminution de la violence directement exprimée, traduite en agression contre les personnes. Qu'en est-il ? On va le voir, c'est bien à une montée de la violence que nous assistons, et non à un simple accroissement de ses formes mineures qui serait dû à un meilleur contrôle de ses formes les plus radicales.

4) Violence (5,4 % en 1981-1982)

Pour cette catégorie, nous avons inclus les rubriques suivantes :

Index	Désignation des infractions	Nombre de faits constatés
3 et 4	<i>Assassinat, meurtre, empoisonnement</i>	25
22 à 26	<i>Vol avec violence contre des personnes</i>	80
73	<i>Violence à détenteur de l'autorité</i>	117
9 et 10	<i>Coups et blessures volontaires</i>	1 942
45	<i>Viols</i>	257

Notons cependant que cette "montée de la violence" demeure toute relative et n'a pas grand-chose à voir avec l'image que pourrait suggérer, au premier abord, l'expression elle-même : outre les exutoires aux frustrations sexuelles que nous avons déjà signalés, elle ne concerne guère que les faits de "bagarres". Les rubriques 3 et 4, et 22 à 26, demeurent, heureusement, bien légères en effectifs : la Polynésie se caractérise bien par le non-recours à la violence.

Et encore n'y a-t-il "montée de la violence" qu'en ce qui concerne la population adulte, car on aura noté la faible part prise par les mineurs dans ce genre de délits, et c'est là que va se trouver le résultat le plus inattendu peut-être mais sans doute aussi le plus important de ce travail :

Tableau 41
Évolution des infractions pour faits de violence.

Années	1973.	1974.	1975.	1976.	1977.	1978.	1979.	1980.	1981.	1982.	% d'évol
Faits constatés et élucidés.	193	234	207	217	271	315	232	283	262	291	+ 23
Personnes mises en cause...	244	250	230	212	317	341	241	349	268	254	+ 16
dont majeures :	153	189	188	163	275	286	210	298	245	237	+ 32
mineures :	91	61	42	49	42	55	31	51	23	17	- 38

L'évolution du nombre de personnes mises en cause pour des actes d'agression violente est, à la fois, relativement continue (surtout concernant les mineurs) et tout à fait sensible. Mais elle est également inversée, selon que l'on considère les adultes ou les mineurs : *le nombre de mineurs décroît aussi vite que croît celui des adultes* (et ce, bien que nous ayons, ici, inclus les viols et tentatives de viols dans cette rubrique, où la population mineure a hélas sa part).

5) Vol (39,5 % en 1981-1982)

Cette catégorie présente à la fois des effectifs suffisamment importants pour que des phénomènes aléatoires ne viennent pas fausser l'allure générale de son évolution, et des types d'infractions tels qu'aucun ne puisse être supposé posséder une caractéristique bien spécifique, et que leur choix s'est imposé sans ambiguïté, formant ainsi une catégorie largement homogène.

En effet, puisque les infractions 2 ("assassinat, meurtre pour voler et à l'occasion de vol"), et 18 à 21 de l'index de la Gendarmerie, (c'est-à-dire les diverses formes de vols à main armée) - qui auraient, elles, posé ce problème - constituent un ensemble vide d'effectif, il nous a suffi de réunir l'ensemble des infractions 22 à 41, c'est-à-dire "autres vols avec violence contre des personnes", (rubrique qui, il faut le rappeler, ne comptabilise que 80 faits constatés, sur cette période de dix ans, soit 0,8 % des diverses formes de vols répertoriés) "vols sans violence contre des personnes", "cambriolage", et "vols" (divers).

Tableau 42
Évolution des vols.

Années	1973.	1974.	1975.	1976.	1977.	1978.	1979.	1980.	1981.	1982.	% d'évol.
Faits constatés et élucidés.	476	606	557	665	658	846	885	1058	1014	1085	+ 65
Personnes mises en cause...	549	734	566	607	657	572	651	802	718	692.	+ 10
dont majeures :	274	359	344	361	390	318	313	353	354	345	- 3
mineures :	275	375	222	246	267	254	338	449	364	347	+ 26

Trois observations s'imposent :

- la part qu'occupent les mineurs dans la population mise en cause dans des délits de vol est absolument considérable, puisqu'elle a même été, six années sur dix, majoritaire !
- au terme de cette période, leur nombre a augmenté, mais selon une courbe en "U", alors que celui des adultes mis en cause pour les mêmes délits a suivi une courbe relativement stable et décroissante.

- enfin, alors que le nombre de vols constatés a crû dans des proportions importantes, le nombre total de personnes mises en cause, lui, n'a que légèrement progressé; on peut presque aller jusqu'à dire qu'il a, en valeur relative, plutôt diminué puisque, pendant le même laps de temps, la population totale de l'agglomération urbaine a crû, elle, de plus de 20 %.

C'est-à-dire que, si le nombre de vols augmente, c'est, d'une part, que les délinquants mineurs sont devenus plus nombreux, mais d'autre part, et surtout, que les voleurs commettent de plus en plus de délits. Au total, l'on s'aperçoit que ceux-ci forment *une population qui rajeunit beaucoup, mais ne se développe que lentement*.

6) "Autres crimes et délits" : "indistingués"

Rappelons que cette dernière catégorie est constituée de la seule et unique rubrique 107 de l'index de la Gendarmerie, c'est-à-dire de toutes les infractions qui ne rentrent pas dans les 106 précédentes, et dont aucune n'a été jugée, par sa nature ou par l'ampleur de ses effectifs, suffisamment signifiante pour être distinguée et former une rubrique spécifique. Ce n'est donc pas préjuger de la gravité des délits qui la composent, que de définir cette catégorie comme celle des infractions "indistinguées".

Tableau 43
Infractions "indistinguées".

Années	1973.	1974.	1975.	1976.	1977.	1978.	1979.	1980.	1981.	1982.
Faits constatés et élucidés.	436	293	460	409	359	740	548	531	391	522
Personnes mises en cause...	452	319	445	384	353	688	465	531	382	468
dont majeures :	419	280	419	349	319	517	363	376	323	434
mineures :	33	39	26	35	34	171	102	155	59	34

Nous avons déjà indiqué que le doublement, entre 1977 et 1978, du nombre d'infractions constatées ne saurait s'expliquer par un phénomène d'une ampleur vraiment sans précédent survenu brutalement au sein de la population; bien plutôt, il ne saurait s'agir que d'une modification dans le comportement et/ou la capacité d'intervention des forces de l'ordre. Entre ces deux causes déterminantes, pourtant, c'est bien plutôt au comportement que nous pensons principalement.

En effet, si le nombre d'infractions commises double, entre ces deux années, celui des adultes qui y sont impliqués n'augmente "que" de 60 %, mais le nombre de mineurs augmente, lui, de... 403 % ! Difficile de ne pas voir là l'effet d'une politique délibérée, d'ailleurs aisément explicable par le contexte socio-politique qui prévalait à l'époque,

déterminé par le sentiment d'insécurité qui s'était instauré, illustré par l'assassinat de M. d'Anglejean, répercuté par le ton général de la presse à ce moment-là, etc.

L'hypothèse d'une politique délibérée - et délibérément dirigée contre les jeunes - se trouve confortée du fait - comme on va le voir - que cette seule catégorie des infractions "indistiguées" suffit à doubler l'évolution d'ensemble de la délinquance, en doublant quasiment la seule délinquance mineure (cf. tableau 51).

C - Résultats d'ensemble

Tableau 44
Évolution globale de la délinquance.

a) Y compris les infractions "indistiguées"

Années	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	% d'évol.
Faits constatés et élucidés.	1220	1286	1339	1439	1507	2081	1915	2138	1921	2198	+ 51
Personnes mises en cause...	1366	1470	1358	1359	1535	1800	1615	2050	1638	1716	+ 24
dont majeures :	947	963	1054	994	1164	1276	1080	1329	1129	1235	
mineures :	419	507	304	365	371	524	535	72	509	481	+ 40

b) Non compris les infractions "indistiguées"

Années	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	% d'évol.
Faits constatés et élucidés.	784	993	879	1030	1148	1341	1367	1607	1530	1676	+ 25
Personnes mises en cause...	914	1151	913	975	1182	1112	1150	1519	1256	1248	+ 22
dont majeures :	528	683	635	645	845	759	717	953	806	801	+ 20
mineures :	386	468	278	330	337	353	433	566	450	447	+ 25

Tableau 45
Nombre de faits constatés et élucidés.

Années	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	% d'évol.
Délits											
A attentat aux mœurs (viols inclus)	80	39	60	77	58	75	68	93	75	70	
B stupéfiant	4	9	2	1	75	42	81	77	67	105	
C "vandalisme"	49	114	81	94	106	103	123	140	131	152	+ 46
D violence (sauf viol)	175	225	179	193	251	275	210	239	243	260	+ 23
E vol	476	606	557	665	658	846	885	1058	1014	1085	+ 65
ENSEMBLE.	784	993	879	1030	1148	1341	1367	1607	1530	1676	+ 25

Tableau 46
Nombre de personnes (majeures + mineures) mises en cause.

Années	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	% d'évol.
Délits											
A attentat aux mœurs	82	57	63	89	70	86	66	124	88	78	
B stupéfiant	11	10	6	1	50	61	82	138	76	110	
C "vandalisme"	58	122	83	92	119	99	131	170	133	157	+ 45
D violence	214	228	195	186	286	294	220	285	241	211	+ 16
E vol	549	734	566	607	657	572	651	802	718	692	+ 10
ENSEMBLE	914	1151	913	975	1182	1112	1150	1519	1256	1248	+ 22

Tableau 47
Nombre de personnes majeures mises en cause.

Années	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	% d'évol
Délits											
A attentat aux moeurs	64	49	42	55	56	60	50	80	72	67	
B stupéfiant	8	10	6	1	41	54	58	119	48	75	
C "vandalisme"	47	93	78	77	101	74	98	137	108	114	+ 34
D violence	135	172	165	151	257	253	198	264	224	200	+ 29
E vol	274	359	344	361	390	318	313	353	354	345	- 3
ENSEMBLE	528	683	635	645	845	759	717	953	806	801	+ 20

Tableau 48
Nombre de personnes mineures mises en cause.

Années	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	% d'évol
Délits											
A attentat aux moeurs	18	8	21	34	14	26	16	44	16	11	
B stupéfiant	3				9	7	24	19	28	35	
C "vandalisme"	11	29	5	15	18	25	33	33	25	43	
D violence	79	56	30	35	29	41	22	21	17	11	
E vol	275	375	222	246	267	254	338	449	364	347	+ 26
ENSEMBLE	386	468	278	330	337	353	433	566	450	447	+ 25

Conclusions

Trois grands ordres de faits ressortent nettement de cette étude.

- D'une part, se révèle l'importance d'un problème très réel de **frustration sexuelle**, en particulier dans la jeune population masculine. Les manifestations extrêmes de ce sentiment - le nombre élevé des viols et, surtout, le nombre impressionnant des viols commis par les mineurs - sont relativement bien connues des responsables concernés; mais les manifestations plus diffuses - qui se traduisent par divers actes de violence -

ne sont pas toujours reliées à ce phénomène. Elles ne sont guère présentées que sous leur forme la plus anecdotique : les bagarres du samedi soir et la chasse au jeune "*popaa*" (le Blanc) - surtout au *popaa* militaire ! - (celle-ci décrite comme un "sport" de jeunes Tahitiens désœuvrés, sans grande conséquence...). En fait, le problème mériterait certainement une étude approfondie, prenant en compte ce qui apparaît bien comme un paradoxe de la Polynésie (dont on aurait peut-être tort de se réjouir), à savoir le très faible développement de la prostitution féminine, et le fait que la prostitution sur la voie publique soit un quasi-monopole de travestis, offrant une étrange actualisation au mythe de Cythère dont Tahiti est toujours porteuse !

- D'autre part, et sans doute largement lié à ce phénomène ; une augmentation des actes de violence, mais **sans qu'il s'agisse de violence consciemment utilisée comme moyen** à des fins criminelles ; et la population mineure échappe largement à cette aggravation de la violence.
- Enfin, (et là, la part des jeunes délinquants est considérable), un accroissement important des délits de vols - touchant l'ensemble de la population délinquante, mais **sans que cette population s'accroisse**, tant s'en faut, dans les mêmes proportions.

Sur un plan plus subjectif, l'impression qui se dégage est celle d'une délinquance dont le développement reste faible - étonnamment faible, même, si l'on songe à l'ampleur des bouleversements récents qui ont traversé la société polynésienne au cours d'une véritable révolution. Cette délinquance, en outre, se cantonne dans des formes mineures, se tenant soigneusement éloignée de toute extrémité, de toute forme irréversible de la criminalité. Fondamentalement, il s'agit d'une délinquance qui traduit la marginalisation sociale de certains Tahitiens, mais sans que cette marginalisation ait encore donné naissance à une idéologie, ou même à un sentiment **anti-social**.

L'essentiel de la population délinquante s'est constitué au moment le plus fort de la crise de croissance de l'agglomération urbaine - dans la décennie 1965-1975 - en puisant essentiellement parmi ceux que cette révolution avait marginalisés **de facto** (jeunes chômeurs, venus des îles, coupés de toute racine familiale...); et qui ne trouvaient qu'ainsi les moyens de leur propre survie. Mais cette population semble s'être, depuis, largement stabilisée ; si elle s'accroît de nouveaux marginaux (marginalisés par le système ou qui se marginalisaient eux-mêmes, mais sans que leur survivance même soit désormais en cause), cet accroissement ne constitue plus un phénomène de masse ; et l'on peut considérer que les effets immédiats de l'onde de choc de la révolution polynésienne ont été absorbés.

Mais, nous le verrons plus loin, d'autres effets, à plus long terme, sont encore à venir, qui interdisent de considérer que cet état de choses puisse durer éternellement. Si l'on admet donc que cette analyse incite plutôt à une politique de prévention qu'à une politique de répression - pour revenir à notre problème de départ -, précisons alors que cette politique de prévention peut et doit être menée dès maintenant, tant qu'elle a encore toutes les chances d'être la plus efficace.

IV - TAHITIENS DES VILLES

Conditions socio-économiques et familiales des couches populaires nouvellement urbanisées

Les analyses que nous présentons ici résultent également (1) du dépouillement des enquêtes effectuées en 1981, à la demande de l'OTHS (2). La population ainsi étudiée est, en effet, largement représentative des couches populaires de la population polynésienne qui se trouvent confrontées aux phénomènes liés à l'urbanisation de Tahiti (3).

A - Activités et revenus

Du point de vue du revenu des ménages, cette population se définit essentiellement par un salaire mensuel ne dépassant pas 80 000 CFP par travailleur (ce qui, à l'époque où fut menée l'enquête, était le cas de 70 % d'entre eux, selon les statistiques de la Caisse de prévoyance sociale (4); rappelons que le SMIG, en mai 1982, se montait à 42 366 CFP: selon la même source, plus du quart de la population de la Polynésie française n'atteignait même pas ce revenu minimum et, pour plus de la moitié de celle-ci, le salaire mensuel ne dépassait de toutes façons pas 60 000 CFP).

Mais ceci peut se lire également : près des trois quarts de ces couches populaires gagnent plus que le SMIG et près de la moitié d'entre elles, plus de 50 000 CFP par mois. De fait, si leurs revenus n'assurent certes pas le bien-être de cette population à un niveau que l'on pourrait juger suffisant, ils n'évoquent pas pour autant une impression d'extrême misère, comparable à la situation du lumpen-prolétariat des grands centres urbains d'Afrique ou d'Amérique latine. Si, à considérer les logements (comme nous l'avons montré) - et sans aller jusqu'à comparer certains quartiers de Papeete ou de Faaa aux *fahavelas* ou aux bidonvilles - on peut bien parler de problème grave, aux aspects parfois dramatiques, il n'en va pas de même pour ce qui est des revenus, à part quelques cas marginaux : dans l'ensemble, le pouvoir d'achat que procure le SMIG place la Polynésie française dans une situation à part, qui n'est pas comparable à celle des pays industrialisés, bien évidemment, mais qui ne l'est pas davantage à celles des pays du Tiers Monde.

Pareille appréciation ne découle pas seulement de la simple considération de l'éventail des revenus, mais d'une lecture plus dynamique des chiffres, sinon plus prospective, qui peut être tentée en tenant compte des classes d'âge, des branches d'activité, des qualifications professionnelles et des revenus.

(1) Cf. les mal logés de Tahiti, ci-dessus.

(2) OTHS: Office territorial de l'habitat social.

(3) Cf. B. SCHLEMMER, 1983.

(4) Cf. la Lettre de la CCI n° 22, du 31 mai 1982, "le coût des revenus sociaux".

a) Activités.

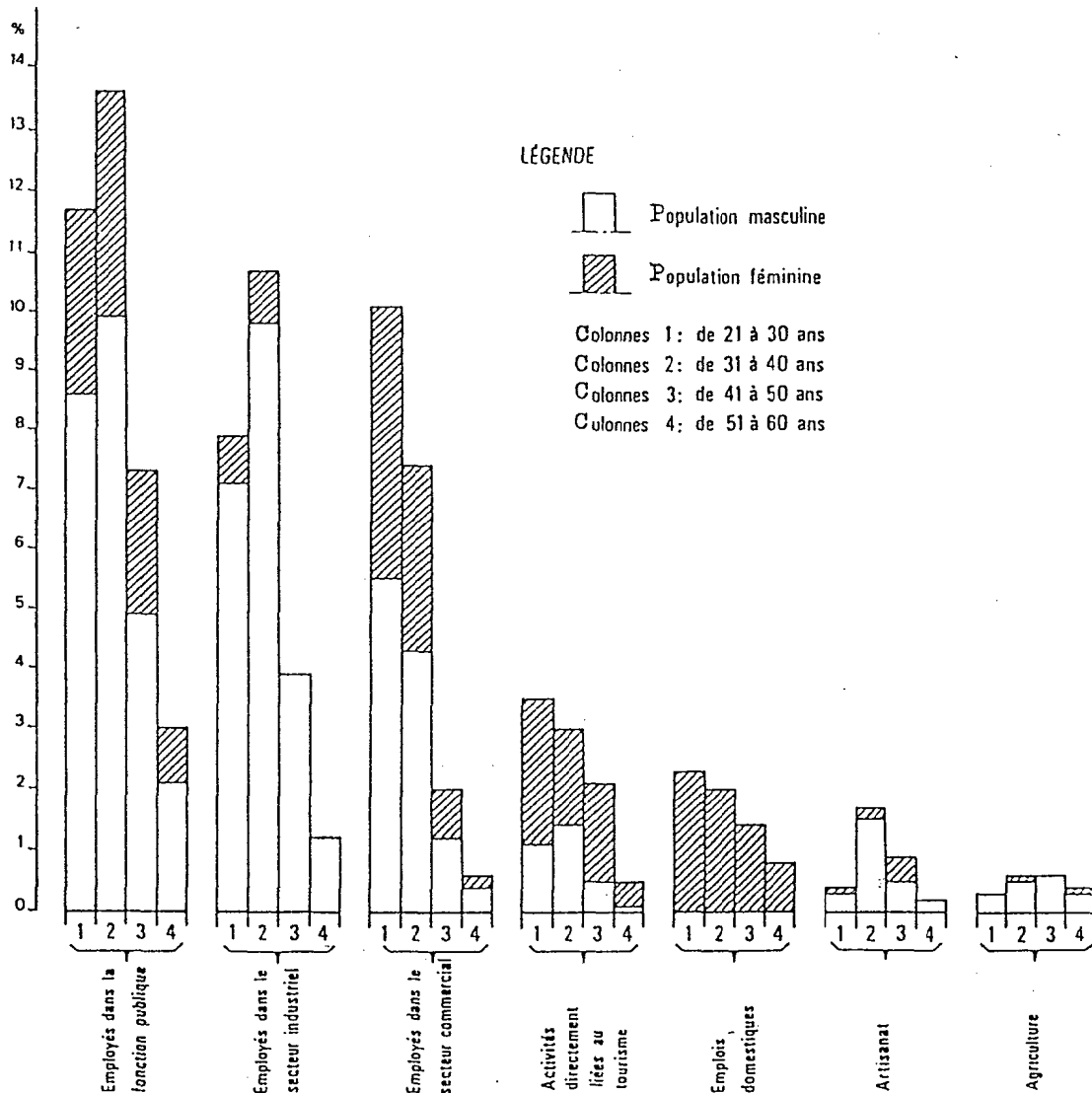
Nous avons regroupé les différentes professions mentionnées non pas selon les catégories classiques de l'INSEE, mais en tenant compte des particularités de l'économie polynésienne, dont nous avons voulu apprécier le poids spécifique; certes, cela nous interdit toute comparaison avec les données du recensement, mais il nous a paru plus important de savoir de quel poids pesaient les activités directement liées au tourisme, par exemple (du fabricant de "curios" à la danseuse, en passant par l'employé d'hôtel), ou les emplois offerts par la fonction publique au sens large (du docker employé par le territoire à l'institutrice, en passant par l'agent municipal) etc.

Tableau 49
Répartition par activités et classes d'âge (en %).

<u>A : HOMMES</u>					
Activités liées à :	Classes d'âge :				
	21-30 ans	31-40 ans	41-50 ans	51+60 ans	Ens.
Fonction publique	8.6	9.9	4.9	2.1	25.5
Industrie	7.1	9.8	3.9	1.2	22
Commerce	5.5	4.3	1.2	.4	11.4
Tourisme	1.1	1.4	.5	.1	3.1
Emplois domestiques
Artisanat (sauf tourisme)	.3	1.5	.5	.2	2.5
Agriculture	.3	.5	.6	.3	1.7
Ensemble	22.9	27.4	11.6	4.3	66.2
<u>+ B : FEMMES</u>					
Activités liées à :	Classes d'âge :				
	21-30 ans	31-40 ans	41-50 ans	51-60 ans	Ens.
Fonction publique	3.1	3.7	2.4	.8	10.1
Industrie	.8	.9	.	.	1.7
Commerce	4.6	3.1	.8	.2	8.7
Tourisme	2.4	1.6	1.6	.4	6
Emplois domestiques	2.3	2	1.4	.8	6.5
Artisanat (sauf tourisme)	.1	.2	.3	.	.6
Agriculture	.	.1	.	.1	.2
Ensemble	13.3	11.7	6.5	2.3	33.8
<u>= C : ENSEMBLE</u>					
Activité liées à :	Classes d'âge :				
	21-30 ans	31-40 ans	41-50 ans	51-60 ans	Ens.
Fonction publique	11.7	13.6	7.3	3	35.6
Industrie	7.9	10.7	3.9	1.2	23.7
Commerce	10.1	7.4	2	.6	20.1
Tourisme	3.5	3	2.1	.5	9.1
Emplois domestiques	2.3	2	1.4	.8	6.5
Artisanat (sauf tourisme)	.4	1.7	.8	.2	3.1
Agriculture	.3	.6	.6	.4	1.9
Ensemble	36.2	39	18.1	6.7	100

Figure n° 6

Pourcentage d'emplois dans les différents secteurs d'activités par âge et par sexe.



On connaît le déséquilibre structurel de l'économie polynésienne, avec son hyperthrophie du secteur tertiaire. Il se trouve ici fortement souligné : les emplois productifs - agriculture, artisanat et industrie - ne représentent pas 30 % de l'ensemble des emplois offerts. (Même si l'on se souvient que l'artisanat orienté vers le tourisme - fabrication de *curios* essentiellement - n'est pas compris dans ces 30 %, cet ordre de grandeur n'en subsiste pas moins). En outre, les emplois de la fonction publique, à eux seuls, s'adjoignent plus du tiers des actifs; qu'on y ajoute les emplois liés au tourisme et ceux, exclusivement féminins, des "gens de maison" - femmes de ménage essentiellement -, on aboutit à plus de la moitié de la population étudiée!

La répartition par classes d'âge montre bien que ces phénomènes ne correspondent pas à une situation passagère, mais sont inscrits dans la durée : non seulement les agriculteurs (cette catégorie incluant ceux qui vivent de la pêche artisanale) et les artisans ne constituent qu'une part infime des actifs, mais ils relèvent également des secteurs où la proportion des jeunes est la plus réduite; ceux-ci entrent, en revanche, dans la majeure partie des employés de commerce, de ceux dont l'activité est liée au tourisme et de ceux qui servent comme "gens de maison" (tous emplois où le pourcentage de femmes se trouve le plus élevé). Le tableau suivant illustrera mieux ce point, en faisant apparaître la proportion des différentes classes d'âge à l'intérieur de chaque type d'activité :

Tableau 50
Classe d'âge et activité (en %).

Activités liées à	Classes d'âge :				
	21-30 ans	31-40 ans	41-50 ans	51-60 ans	Ens.
Fonction publique	33	38.5	20.5	8	100
Industrie	33.2	45.2	16.6	5	100
Commerce	50.5	37	10	2.5	100
Tourisme	38.5	33.5	23	5	100
Emplois domestiques	35.5	31	21	12.5	100
Artisanat (sauf tourisme)	11.5	56	26.5	6	100
Agriculture	14	33.5	33.5	19	100
Ensemble	36.1	39.2	18.2	6.5	100

b) Qualifications et revenus

Cette hypertrophie du secteur tertiaire, qui reste encore frappante dans le tableau précédent, doit être mise en parallèle, - pour en mesurer le caractère durable, structurel - avec les résultats que nous donne l'étude de la qualification professionnelle : au sein de la population qui nous occupe ici et qui fait apparaître que le pourcentage de travailleurs qualifiés l'emporte chez les jeunes de moins de 41 ans par rapport à leurs aînés. La qualification professionnelle est bien un phénomène récent, correspondant à une demande du marché de l'emploi, et à l'effort consenti par le territoire en matière d'éducation et de formation des jeunes - dont les générations aînées n'ont guère profité :

Tableau 51
Qualification professionnelle par classes d'âge (en %).

	21-30 ans	31-40 ans	41-50 ans	51-60 ans	Ens.
Travailleurs non qualifiés	69	69	76.5	91.5	72
Travailleurs qualifiés	31	31	23.5	8.5	28
Ensemble	100	100	100	100	100

Toutefois, lorsqu'on répartit la même population, selon les mêmes tranches d'âge, mais en fonction de celles de ses revenus, c'est un rapport différent qui s'entrevoit, entre les générations :

Tableau 52
Revenus par classes d'âge (en % cumulés).

Revenus mensuels (en CFP)	21-30 ans	31-40 ans	41-50 ans	51-60 ans
Moins de 40 000	38.5	29.5	33	37
Moins de 60 000	75.5	70	70	78.5
Moins de 80 000	89	86.5	85.5	87
Moins de 100 000	94.5	95	92	91.5
Moins de 120 000	99.5	97.5	95	98.5
Moins de 140 000	100	99.5	97.5	100
Moins de 160 000	.	99.5	98.5	.
160 000 et plus	.	100	100	.

On devine alors que, si ce sont les jeunes générations qui sont les mieux qualifiées professionnellement, ce ne sont pas pour autant, ni pour cause, les mieux rémunérées : la classe d'âge qui atteint les plus hauts revenus est celle des 31-50 ans; celle des moins de 30 ans est celle qui éprouve le plus rapidement des difficultés à franchir certains seuils.

Il convient donc, sans nier les effets de l'effort consenti en matière d'éducation auxquels nous avons fait allusion plus haut, de nuancer l'appréciation que l'on pourrait porter, touchant leurs résultats. En effet, l'on s'aperçoit que la qualification professionnelle acquise avant l'emploi est essentiellement le fait des jeunes femmes : c'est dans la population féminine seulement que le pourcentage de travailleurs qualifiés diminue régulièrement par tranches d'âge; ce qui manifeste clairement, pour ce qui est de cette population féminine, la progression constante de sa formation professionnelle préparatoire d'une part et, de l'autre, la difficulté qu'éprouve à se qualifier, au cours de sa vie d'adulte, sa part plus âgée. Dans la population masculine, par contre, si le pourcentage de jeunes professionnellement qualifiés, au départ, est légèrement plus élevé que pour les femmes, il atteint son sommet à la génération suivante, ce qui révèle l'effet d'une formation professionnelle donnée, elle, "sur le tas" :

c) Instabilité de l'emploi

Enfin, cette population se caractérise par une grande instabilité professionnelle. Quelques 20 % des actifs n'occupent leur emploi que depuis moins d'un an; regroupés par tranches de deux ans, les chiffres sont les suivants :

Tableau 55
Répartition par durée du dernier emploi (en %).

Durée d'occupation :	%	: % cumulés
Moins de 2 ans	30.7	30.7
De 2 à 3 ans	19.2	49.9
De 4 à 5 ans	11.4	61.3
De 6 à 7 ans	11.9	73.2
De 8 à 9 ans	8.8	82
De 10 à 11 ans	6.7	88.7
De 12 à 13 ans	4.9	93.6
De 14 à 15 ans	3.7	97.3
16 ans ou plus	2.7	100
Ensemble	100	

Encore faut-il savoir que ces résultats sous-estiment, et sans doute très fortement, le fait que la plupart des actifs n'occupent leur emploi que depuis fort peu de temps. En effet, la question posée lors de l'enquête était : "Depuis quand êtes-vous salarié?" Mais, comme nous nous doutions que nombre de réponses faites l'ont été en comprenant la question ainsi : "Depuis quand êtes-vous salarié *dans votre emploi actuel* ?", nous avons fait le postulat - forcément faux - que tel avait été le cas pour *toutes* les réponses.

Cependant, même ainsi, les données recueillies nous paraissent parlantes.

d) Endettement et crédit

Hypertrophie du secteur tertiaire, atrophie du secteur primaire, prépondérance des emplois attachés à la fonction publique, sous-emploi féminin dans le secteur industriel et suremploi féminin (et, plus largement, des jeunes travailleurs des deux sexes) dans le secteur commercial, tel se présente donc, à Tahiti, le marché de l'emploi; toutes ces données, qui ressemblent davantage à celles d'un pays riche qu'à celles d'un pays sous-industrialisé, nous les avons vues s'inscrire dans nos tableaux concernant la structure de l'activité des *couches populaires* de la Polynésie française! Nous pouvons maintenant tenter de confirmer ou de nuancer cette impression en considérant à l'inverse certains aspects de la consommation : en observant *qui* emprunte, et emprunte pour *quoi*. (Précisons que ces emprunts revêtent l'aspect de dettes formelles, matérialisées par des traites à payer mensuellement, et non de la quelconque "ardoise" laissée chez l'épicier du coin...)

La première constatation qui s'impose - elle peut surprendre lorsqu'on connaît les grandes facilités de crédit qui font florès en Polynésie française (qu'on se reporte à la vigoureuse campagne "*Aita cash!*" - "Rien au comptant!") - est le faible pourcentage des personnes endettées : près de 76 % des ménages n'ont contracté aucun emprunt! Et encore s'agit-il là d'une moyenne : le dit pourcentage est, en fait, inversement proportionnel au montant des revenus du ménage : s'il n'est que de 53,2 % pour les bénéficiaires de revenus supérieurs à 160 000 CFP, il passe à 57,5 % pour ceux dont les revenus vont de 160 000 à 120 000 CFP, à 67,2 % pour ceux dont les revenus sont compris entre 120 000 et 80 000 CFP, et monte jusqu'à 82,6 % pour ceux dont les revenus ne sont plus compris qu'entre 80 000 et 40 000 CFP. (Rappelons qu'il s'agit du revenu total familial, et non de celui du seul chef de famille). Le tableau ci-dessous montre la répartition de l'ensemble de la dette des ménages, en considération de leurs revenus totaux :

Tableau 56
Répartition de la dette des ménages par montant des traites à payer
et revenus mensuels (en %).

Revenus (en milliers de C.F.P.)	:	Montant des traites (en milliers de C.F.P.)							:	Montant inconnu	:	Ensemble		
	:	0 (pas de dette)	:	1-10	:	10-20	:	20-30	:	30-40	:	+ de 40	:	
Moins de 40	:	8.3	:	.	:	.25	:	.4	:	.	:	.	:	.25 : 9.2
De 40 à 80	:	42.	:	2.	:	3.8	:	1.2	:	.9	:	.1	:	.9 : 50.9
De 80 à 120	:	19.6	:	.9	:	2.4	:	3.7	:	1.5	:	.3	:	.7 : 29.1
De 120 à 160	:	4.85	:	.2	:	.7	:	.8	:	1.15	:	.5	:	.2 : 8.4
Plus de 160	:	1.25	:	.	:	.25	:	.5	:	.2	:	.1	:	.1 : 2.4
Ensemble	:	76	:	3.1	:	7.4	:	6.6	:	3.75	:	1.	:	2.15 : 100

Si les ménages à faibles revenus sont donc proportionnellement moins nombreux à s'endetter, ils sont, en revanche, plus nombreux à consacrer aux remboursements de leurs traites une part de leur budget qui croît en proportion inverse à l'importance de leurs revenus, ce qui n'est guère étonnant; cependant, dans l'ensemble, il convient de noter que les cas où ce budget est lourdement grevé par les traites demeurent tout à fait exceptionnels :

Tableau 57
Revenus mensuels et part du budget consacré au paiement des traites (en %).

Revenus	: Moins d'1/4 :	1/4 env. :	Plus d'1/4 :	Ens.
Moins de 40 000 CFP :	92.3	:	7.7	: 100
De 40 à 80 000 CFP :	88	:	4.4	: 100
De 80 à 120 000 CFP :	80.6	:	6.5	: 100
De 120 à 160 000 CFP :	80.3	:	5.6	: 100
Plus de 160 000 CFP :	95	:	.	: 100
	:	:	:	:
Ensemble :	85.75	:	5.3	: 100
	:	:	:	:

Enfin, pour les cas où nous en avons eu la possibilité (N = 173), il est intéressant d'observer à quelles dépenses correspondent ces emprunts :

- dans 54,3 % des cas, il s'agit de l'acquisition d'un véhicule motorisé (voiture : 50,9 %; moto : 3,4 %);
- dans 34,1 % des cas, il s'agit de celle de biens d'équipement (meubles: 15,6 %; construction ou achat de terrain : 11 %; équipement professionnel - bateau, truck - ou divers : 7,5 %;
- dans 11,6 % des cas, enfin, il s'agit de dépenses de loisirs (achat de poste de télévision : 8,7 %; autres achats - équipement Hi-Fi, cassettes, instruments de musique... : 2,9 %).

Ce qui ressort de toutes ces données nous confirme l'hypothèse que nous avons pu poser plus haut de la structure des revenus : la minorité des ménages qui recourt à l'emprunt est bien la minorité "privilegiée" de cette population, qui peut bénéficier de facilités de crédit pour investir, et non pas la minorité défavorisée, contrainte d'emprunter pour survivre; quant à la grande majorité de ces familles, elle a conscience d'avoir un budget trop serré (et trop aléatoire?) pour recourir au crédit.

Ainsi, tant la structure de l'activité des couches populaires de la Polynésie française que - pour autant que nous avons pu la cerner -, celle de sa consommation traduit bien une certaine aisance, *toute relative*, bien sûr; mais cependant dangereusement artificielle, si l'on songe au faible niveau de production de l'économie polynésienne.

B - La famille

La répartition de la population enquêtée par communes urbaines (Faaa, Papeete, Pirae, Punaauia, Mahina et Arue) ou rurales (les autres communes de Tahiti), regroupée en fonction du nombre de personnes que concernait chaque dossier de candidature à un logement social, fait apparaître une première donnée d'importance, qu'il convient de garder en mémoire :

Tableau 58
Dimension des ménages selon le milieu urbain ou rural (en %)

: N. de personnes composant le groupe familial :					
Communes	: 1 à 3 pers.	: 4 à 6 pers.	: 7 à 9 pers.	: 10 pers. et plus	: Ens.
Urbaines	: 12.9	: 59.2	: 23.2	: 4.7	: 100
Rurales	: 14.3	: 51.4	: 25.7	: 8.6	: 100
	:	:	:	:	:

On peut, en effet, constater qu'il n'y a aucune différence significative, quant à la dimension des ménages, entre communes urbaines et communes rurales : à peine peut-on déceler un nombre un peu moindre de très grandes familles résidant dans les premières, mais il n'est pas possible d'en infirmer ceci : *le phénomène urbain n'entraîne pas (pas encore ?) une diminution notable de la taille des familles.*

a) État matrimonial : mariage ou concubinage

On sait que le concubinage constitue, en Polynésie, une pratique largement répandue, n'ayant ni le caractère d'un statut de marginalité, ni celui d'un état forcément précaire, que serait la mise en ménage d'un couple, dans l'attente d'une probable "régularisation" : *"Dans l'opinion publique polynésienne, il n'y a aucune différence entre le couple légitime et celui qui ne l'est pas"* écrivait A. T'Serstevens (*Tahiti et sa couronne*, Albin Michel, 1950, p. 273), et rien n'a vraiment changé depuis.

Ainsi, nous avons dénombré (1) 59,5 % de couples mariés et 40,5 % qui vivent présentement en concubinage; mieux : si l'on compte non plus seulement les couples, mariés ou concubins, mais l'ensemble de la population, (comprenant, en sus, les séparés, les divorcés et les veufs), le pourcentage des premiers tombe à 56,7 %, et celui des personnes vivant ou ayant vécu en concubinage doit être amené à plus de 43 %.

L'image que l'on se fait habituellement de l'état matrimonial tahitien est celle de la relative généralisation, chez les jeunes, d'un concubinage considéré - surtout pour ce qui est des premières unions - comme n'étant pas forcément définitif. Ce concubinage se prolongerait, parfois, jusqu'à une maturité certaine (quelque soit le nombre des enfants issus de ce *conjugo*,) mais finirait, après s'être prouvé durable, par chercher à se "légitimer" par le mariage. Le tableau suivant montre que cette image n'est certes pas dénuée de tout fondement (il n'y a aucune différence significative entre hommes et femmes, pour ce qui est du rapport entre l'âge des sujets et l'état matrimonial, et c'est pourquoi nous les avons regroupés en "âge moyen du couple") :

(1) Par tranches d'âge, la population étudiée se répartissait ainsi : moins de 21 ans : 0,2% ; de 21 à 30 ans : 33,6% ; de 31 à 40 ans : 39,1% ; de 41 à 50 ans : 18,5% ; de 51 à 60 ans : 6,6% ; plus de 60 ans : 2%.

Tableau 59
États matrimoniaux selon les tranches d'âge (en %).

Age	:	Concubins	:	Mariés	:	Ensemble
Moins de 26 ans	:	61	:	39	:	100
De 26 à 30 ans	:	53	:	47	:	100
De 31 à 35 ans	:	40.5	:	59.5	:	100
De 36 à 40 ans	:	33.5	:	66.5	:	100
De 41 à 45 ans	:	28.5	:	71.5	:	100
De 46 à 50 ans	:	25	:	75	:	100
50 ans et plus	:	21	:	79	:	100

On voit bien le pourcentage des couples mariés croître régulièrement avec l'âge, jusqu'à devenir largement majoritaire dans les tranches les plus anciennes.

Cependant, à cette image classique s'oppose une autre réalité, qui vient la nuancer sensiblement :

Tableau 60
Date du mariage selon les tranches d'âge.

Age	Hommes		Femmes	
	%	% cumulés	%	% cumulés
Moins de 21 ans	12.5	12.5	32	32
De 21 à 25 ans	35	47.5	33.5	65.5
De 26 à 30 ans	27.5	75	18	83.5
De 31 à 35 ans	14	89	9	92.5
De 36 à 40 ans	6	95	3.5	96
De 41 à 45 ans	2.5	97.5	2.5	98.5
46 ans et plus	2.5	100	1.5	100
Ensemble	100		100	

Dès que l'on ne tient plus compte que des seuls couples unis par le mariage, on s'aperçoit, en effet, qu'à 30 ans, il a touché 75 % des hommes et 83,5 % des femmes ! C'est qu'il apparaît ici que le mariage légal, s'il est bien, pour certains, une "légitimation"

tardive, peut tout autant être considéré, par d'autres, comme un *choix*, effectué beaucoup plus tôt. En d'autres termes, on peut faire l'hypothèse suivante : si la majorité des gens vit en concubinage (et, sous la pression sociale, la plupart d'entre eux *finissent par se marier*), la plupart des couples représente la minorité qui opte délibérément pour l'union légale et ce, à un âge où ce choix les met plutôt à part du comportement social courant; il doit donc s'agir ici, sans aucun doute, de personnes qui ont tenu à voir leur union religieusement consacrée.

On peut donc considérer que la norme sociale, en ce qui regarde l'état conjugal, est bien le concubinage, et qu'il ne faut pas moins, habituellement, de toute une vie exposée à la pression religieuse pour transformer celui-ci en mariage! Cette hypothèse mériterait d'autant plus d'être étudiée plus avant qu'elle éclaire singulièrement les rapports qu'entretient avec la religion chrétienne une population convertie de longue date, mais qui n'en a pas moins conservé des traits culturels spécifiques fort éloignés de ceux où cette religion et la tradition sociale occidentale sont le plus intimement mêlées : dans cette question qui leur tenait sans doute particulièrement à cœur - l'établissement d'un contrôle social de la vie sexuelle, qui irait jusqu'à exclure du consensus collectif toute relation établie hors du mariage chrétien -, l'influence des missionnaires de Sa Gracieuse Majesté ne semble pas avoir été si décisive!

b) Les enfants

Si nous avons donc pu constater qu'à partir de 35 ans, une légère majorité de couples est déjà unie par les liens du mariage, - majorité qui augmente régulièrement avec les tranches d'âge -, nous pouvons tout aussi bien inférer qu'elle s'affirme à partir du moment où les ménages ont trois enfants à charge, qu'ils soient nés du couple ou d'un seul des conjoints, et que cette majorité s'amplifiera régulièrement avec la courbe de croissance du nombre d'enfants par foyer :

Tableau 61
État matrimonial selon le nombre des enfants (en %).

Etat matrimonial	N. d'enfants dépendant du couple						Ens.
	0-2	3-4	5-7	7-8	9 et plus		
Vivant en concu- binage	57	44	34.5	25	16		43
Mariés	43	56	65.5	75	84		57
Ensemble	100	100	100	100	100		100

Il y a lieu de prêter attention, dans le tableau précédent, au fait que la proportion des concubins et des mariés s'inverse très symétriquement entre les groupes à deux et à trois enfants, bien que cette corrélation puisse sembler d'une évidence trompeuse, la majorité des couples (quel que soit leur statut matrimonial du moment) se retrouvant toujours dans ces tranches d'âge, avec ce nombre d'enfants-là ! Le tableau qui suit, établissant la relation entre le nombre d'enfants dépendant du couple (issus ou non de celui-ci) et l'âge de la conjointe, nous aidera à voir ce qu'il en est :

Tableau 62
Âge de la mère et nombre d'enfants (en %).

Age de la mère	N. d'enfants dépendant du couple					
	0-2	3-4	5-6	7-8	9 et plus	Ens.
Moins de 26 ans	63.7	31.3	3.8	1.2		100
26 à 35 ans	32.7	43.9	16.1	6.2	1	100
36 à 45 ans	15	33.2	27.5	11.9	12.4	100
46 ans et plus	14.5	15.4	27.3	23.1	19.7	100
Ensemble	32	35.2	17.9	8.9	6	100

On voit que la corrélation que nous avons mentionnée plus haut indique bien que le nombre des enfants dépendant du couple pèse *du même poids* que la considération de l'âge auquel sont parvenus les parents, dans la décision que prennent ceux-ci de se marier : en effet, le rapport des concubins aux gens mariés évolue, à partir de 26 ans, de façon très sensiblement identique, que le couple passe d'une tranche d'âge à la suivante, en gardant le même nombre d'enfants à charge, ou qu'au contraire le nombre de ses enfants passe de trois à quatre ou davantage, sans que lui-même change de tranche d'âge :

Tableau 63
Nombre d'enfants, âge de la mère et pourcentage de concubins.

Age de la mère	Nombre d'enfants			
	0-2	3-4	5 et +	Ensemble
Moins de 26	60	60	50	60
26 à 35 ans	60	45	39	48.5
36 à 45 ans	45	34.5	21	29
46 ans et plus	35	22	24.5	25.5
Ensemble	57	44	28.5	43

Si, en ce qui concerne les couples mariés, nous connaissons la date du mariage (et, éventuellement, celle du divorce), nous ne possédons évidemment pas les mêmes données en ce qui concerne les couples vivant en concubinage. Il est pourtant dommage que nous ne puissions comparer ces données : en effet, à tenir le mariage légal (religieux) pour une consécration de la solidité d'un couple (hypothèse dont on a vu qu'elle devait correspondre à une majorité de cas), on verrait probablement que tout se passe comme si autant (si ce n'est plus) que l'âge, c'est le troisième enfant qui, véritablement, "fonde" le foyer, que c'est à partir du troisième enfant que les concubins "régularisent" leur union, terme que nous employons à dessein pour souligner le contraste de ce comportement avec les normes occidentales ("norme" étant pris au sens sociologique du terme), avec la norme (mot pris cette fois au sens moral, normatif) que prônent les églises chrétiennes. Au regard de la culture polynésienne, en effet, le premier ou même les deux premiers enfants auxquels une jeune fille donne naissance ne confère nullement à celle-ci un statut définitif de mère de famille : si elle est mère, elle n'en est pas pour autant définitivement (socialement) liée au père de l'enfant. Or, ce principe, qui a pour effet de prolonger le temps de la jeunesse - *taure'are'a* - et de retarder l'entrée des jeunes filles dans la vie "rangée" - l'accès au statut de *vahine* (1) - nous paraît de nature à faire mieux comprendre l'extension que continue à connaître (nous le verrons plus loin) l'adoption *fa'a'mu*. Il explique, en effet, comment l'enfant est, au moins dans l'absolu et de façon générale, toujours considéré comme "bienvenu", par la tradition polynésienne, alors même que la mère est encore *taure'are'a*.

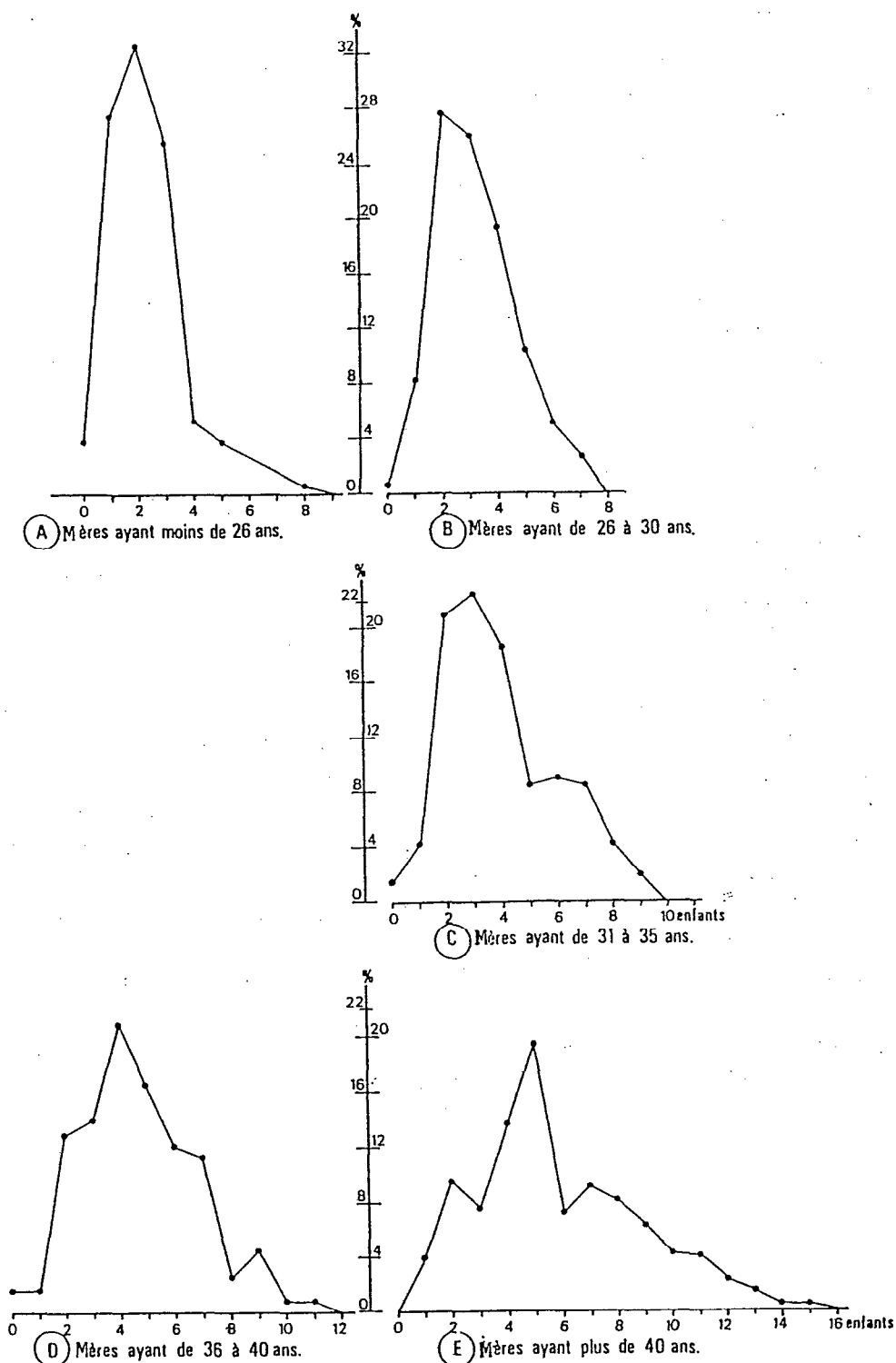
À ce point de vue, la réalité ne se modifie que très lentement, au moins dans la population que nous étudions ici : il est frappant de constater à quel point le nombre d'enfants qu'il échoit à chaque femme de nourrir, au fur et à mesure qu'elle croît en âge, reste relativement stable. Les courbes de la figure 9, que l'on peut sans problème considérer comme des courbes de Gauss, sont, à cet égard, significatives : nous transcrivons, au tableau 37, les moyennes qu'elles font apparaître, ainsi que les écarts-types que présentent celles-ci (mesures de l'amplitude moyenne des écarts à la moyenne) et les intervalles de confiance de ces mêmes moyennes, en fixant le risque d'erreur à 1 %.

Tableau 64

Moyennes et écarts-types des courbes du nombre d'enfants par tranches d'âges de la mère.

Age de la mère	: Moyenne	: Ecart-type	: Lim. de confiance des moyennes en + ou en -
Moins de 26 ans	: 2.2	: 1.26	: 0,20
De 26 à 30 ans	: 3.2	: 1.44	: 0,18
De 31 à 35 ans	: 4	: 2.02	: 0,33
De 36 à 40 ans	: 4.7	: 2.15	: 0,39
41 ans et plus	: 5.9	: 3.04	: 0,43

(1) "Le terme de *vahine* s'applique aux femmes âgées de plus de vingt ans, épouses ou maîtresses établies dans un concubinage stable, et ayant déjà plusieurs enfants". C. LANGEVIN-DUVAL, p. 253.

**Figure n°7**

Courbes du nombre d'enfants par âge de la mère.

Il faut se rappeler qu'en outre, non seulement le nombre de ses enfants varie sensiblement avec l'âge de la mère, mais, surtout, qu'il varie *uniquement* avec ce critère : ni le fait d'habiter dans une commune urbaine ou une commune rurale, ni celui d'être mère au foyer ou professionnellement engagée au dehors, ni la qualification ou la non-qualification professionnelle des parents, ni la sécurité de leur emploi (que l'on peut estimer en distinguant secteur public et secteur privé), ni même le fait de cohabiter avec des étrangers au foyer sous un même toit ou d'être dépendant du bon vouloir d'autrui quant à son logement (ou de ne pas l'être) ni même, non plus, la plus ou moins grande suffisance ou insuffisance des revenus du couple, n'influent sur le nombre d'enfants qu'ont les femmes - du moins celles de la population que nous étudions ici - puisque les coefficients de corrélation que nous avons pu relever se trouvent tous inférieurs à .0001, *sauf celui qui définit le nombre d'enfants et l'âge de la mère*, qui atteint, lui, .55 (on sait qu'un coefficient de corrélation varie entre 0 (corrélation nulle) et 1 (corrélation absolue).

c) L'adoption fa'a'mu

En Polynésie, l'adoption est tout à fait courante. La coutume en est attestée dès les premiers récits de voyageurs, tous très frappés par cet usage : "*les enfants étaient (...) matière à échanges ou à cadeaux (...), et on les sollicitait (...) couramment*" écrit Arii Taimai dans ses *Mémoires* (1).

Parmi les études publiées sur l'adoption *fa'a'mu* (*fa'a'mu* = nourrir), certaines s'attachent à montrer l'évolution de cette coutume, dont le but aurait fini par revêtir de nos jours, un caractère principalement économique : il s'agirait, pour les parents adoptifs (*fânau*) d'assurer par ce moyen leur subsistance et, tout au moins, de se procurer une aide ménagère peu onéreuse (2). Peut-être, en effet, une telle évolution est-elle en cours (il est difficile de comparer l'état des choses aux différentes époques, les plus anciennes n'étant connues, à ce sujet, que par des appréciations purement qualitatives); toujours est-il que la même corrélation positive, et les mêmes corrélations nulles, se retrouvent aussi bien dans le cas des enfants de filiation naturelle que dans celui des enfants *fa'a'mu* : ni la différence du revenu, ni celle de la qualification professionnelle, ni celle de la sécurité de l'emploi, ni celle de l'environnement (urbain ou rural) ne pèsent aucun poids - statistiquement décelable, s'entend - sur la décision que prend un couple d'adopter ou non un ou plusieurs enfants. Un seul indice intervient nettement : celui de ce que nous avons appelé "l'indépendance par rapport au bon vouloir d'autrui en matière de logement".

(1) H. ADAMS, 1964, p. 136.

(2) Cf. notamment B. DANIELSSON, 1956 et P. OTTINO, 1972.

Tableau 65
Fa'a'mu et autonomie de l'habitat (en %).

Logement	: Pas d'adop- : tion	: Un ou plusieurs : <u>fa'a'mu</u>	: Ensemble
Contractuellement occu- pé par le seul ménage	: 76	: 24	: 100
Contractuellement occu- pé, mais partagé avec des personnes étrangères au ménage	: 80	: 20	: 100
Concédé à titre précaire, mais occupé par le seul ménage	: 86.7	: 12.3	: 100
Concédé à titre précaire, et partagé avec des person- nes étrangères au ménage	: 87.4	: 12.6	: 100
Ensemble	: 82.6	: 17.4	: 100

On voit que l'indépendance par rapport au simple bon vouloir d'autrui en matière de logement contribue positivement à une adoption, *même si le ménage doit partager son habitation avec des personnes étrangères*, alors que le fait de n'être pas assuré de la permanence de son hébergement constitue un obstacle à cette adoption, même si le ménage n'a pas à partager son toit avec d'autres personnes.

Il est vrai que l'écart marqué n'est guère considérable. Là encore, c'est surtout avec l'âge que le nombre de *fa'a'mu* augmente :

Tableau 66
Fa'a'mu et âge de la mère (en %).

Age de la mère	: Pas d'adoption	: Un ou plusieurs : <u>fa'a'mu</u>	: Ensemble
Moins de 30 ans	: 92.8	: 7.2	: 100
De 31 à 40 ans	: 84.1	: 15.9	: 100
De 41 à 50 ans	: 83.3	: 16.7	: 100
51 ans ou plus	: 42.4	: 57.6	: 100
Ensemble	: 82.8	: 17.2	: 100

À partir de cinquante ans, plus de la moitié des femmes ont donc adopté un ou plusieurs enfants (1); il faut d'autre part considérer que, quel que soit l'âge de celles-ci, cette adoption concerne plus souvent plusieurs enfants qu'un seul. Les effectifs des mères *fânau* sont trop réduits pour que l'on puisse comparer valablement, par tranches d'âge, celles qui ont adopté soit un, soit plus d'un enfant; toutes tranches d'âges confondues, les proportions sont les suivantes :

- 1 enfant : 55,7 %
- 2 enfants : 24,5 %
- 3 enfants : 11,6 %
- 4 enfants : 4,8 %
- 5 enfants : 3,4 %

On voit donc qu'il ressort bien de tous ces chiffres que, si la motivation économique reste peut-être prépondérante dans la décision d'adopter un enfant, elle est loin d'en être la motivation unique, ni même, si du moins l'on se fie aux données du tableau 38, la principale.

d) Composition du groupe familial

Nous avons vu (2) que, dans la majorité des cas, (plus de 53 %), le groupe familial candidat au relogement cohabite avec d'autres personnes; c'est dire que, dans la réalité vécue, le groupe de résidence représente essentiellement celui de la famille élargie. Les dossiers, il est vrai, ne permettent pas de connaître la composition factuelle de ce groupe, mais ils détaillent celle du groupe familial des candidats au relogement. Or, il se trouve que dans 90,30 % des cas, celui-ci correspond à une famille nucléaire - ou, plus exactement, conjugale (3), c'est-à-dire réduite au couple des parents et à son (ses) enfant(s) - ceux-ci étant entendus en comptant éventuellement les *fa'a'mu*, bien sûr, ainsi que les enfants issus de précédentes unions, dans 10,7 % des cas.

De même, parmi les rares cas (9,7 %) où le groupe familial, tel qu'il est inscrit au dossier, s'élargit à d'autres parents, ceux-ci représentent, le plus souvent, les ascendants directs - parents ou grands-parents du couple (3,7 % des cas) - ou du conjoint d'un des enfants du couple (1,3 % des cas); et encore, les 4,7 % des cas restant - les groupes familiaux incluant des collatéraux - se partagent-ils entre 2,4 % de cas pour lesquels cet élargissement du groupe ne s'étend pas à plus d'un seul type de relation collatérale, 1,6 % de cas pour lesquels il s'étend à deux, et 0,7 % de cas pour lesquels les collatéraux des deux types ajoutent leur présence à celle d'ascendants directs.

Le diagramme ci-après illustre ces différents cas d'espèce :

(1) Précisons que le cas d'adoption *fa'amu* le plus fréquent consiste à adopter le premier de ses petits enfants.

(2) Cf. les mal logés de Tahiti, ci-dessus.

(3) Sur le choix de l'expression "famille conjugale" plutôt que "nucléaire", cf. R.FOX, 1972 pp. 36-37.

Le diagramme ne pouvait pas, matériellement, représenter plus de deux types de relations de parenté à la fois; les cas impliquant d'autres types ont donc été regroupés comme suit, afin de ne pas minimiser le nombre des relations collatérales (1) :

- (grand-père + frère + neveu) du conjoint : 1 cas (considéré dans le diagramme comme équivalent à "frère + neveu").
- (grand-père + père + frère) de la conjointe : 1 cas (considéré dans le diagramme comme équivalent à "père + frère").
- (père + frère + cousin) du conjoint : 1 cas (considéré dans le diagramme comme équivalent à "frère + cousin").
- (père + frère + cousin) de la conjointe : 1 cas (considéré dans le diagramme comme équivalent à "frère + cousin").
- (père + frère) de la conjointe + bru : 2 cas (considéré dans le diagramme comme équivalent à "frère + bru").

Nous nous sommes quelque peu attardés sur ces cas, car il n'est pas interdit de penser que, s'ils ne représentent pas forcément, la composition type des familles élargies *actuelles*, ils n'en reflètent pas moins une image admissible, puisque c'est justement celle-là que certaines familles acceptent de reproduire, même dans le cas où de meilleures conditions de logement leur seraient accordées!

Aussi n'est-il pas inintéressant d'observer que les relations de type patrilocal se rapportent à presque autant de cas que les relations de type matrilocal : 40,5 % contre 56 %, et 3,5 % de relation mixte (ou 42,3 % contre 52 %, et 6 % de relation mixte, si l'on ne prend en compte que les cas impliquant des collatéraux). On sait que Moerenhout observait déjà que la résidence, pour la famille polynésienne, était bi-locale, (ce qui est normal dans une société à filiation indifférenciée), mais qu'elle était le plus souvent viri-locale (2). Il semble ici que ce soient *plutôt* les parents matrilineaires qui sont les mieux acceptés par le couple; on observe en particulier que, parmi les conjoints des enfants cohabitant avec lui, on ne compte que 38,5 % de brus et 61,5 % de gendres.

Mais ce qui a surtout retenu notre attention, lorsque nous avons considéré le nombre de cas où le groupe de résidence correspond à la famille conjugale, c'est le décalage entre le rêve et la réalité : alors que dans 90 % des cas, cette situation correspond au projet familial initial, il n'y a plus que dans moins de 47 % des cas qu'elle est concrètement vécue. Ce décalage indique clairement que la période de transition entre la famille élargie et la famille restreinte - mouvement déjà signalé de longue date par presque toutes les études effectuées sur la Polynésie contemporaine - n'est pas encore achevée. Si la famille élargie constitue encore une majorité de cas, ce mouvement n'en est pas moins non seulement irréversible, puisque lié aux "exigences des nouvelles conditions économiques qui, modifiant radicalement les rapports de génération et de production à l'intérieur des grandes unités familiales, appellent l'émergence de ces mêmes familles conjugales (3)"; le modèle de la famille restreinte est en outre, semble-t-il, le modèle *consciemment*

(1) Nous n'avons indiqué les différentes relations de parenté qu'au masculin singulier ; bien entendu, "grand-père, par exemple, doit se lire : "grand-père et/ou grand-mère".

(2) J. MOERENHOUT, 1959, t. I p. 69.

(3) P. OTTINO, 1972 p. 17.

désiré par les divers couples, lesquels tendent à s'y conformer dès que les moyens leur sont offerts de parvenir à un mode de logement dont la stabilité les rend indépendants d'autrui.

Toutes ces observations rejoignent directement les questions que nous avons pu soulever à propos de la délinquance en Polynésie française (1). En effet, nous avons relevé le paradoxe que constitue le faible développement de cette délinquance, en regard des facteurs considérés comme fortement criminogènes, qui caractérisent la Polynésie : éclatement et marginalisation de l'économie traditionnelle, migrations massives et perçues comme définitives, urbanisation extrêmement rapide, prolifération d'habitats précaires des années 70, salarisation et chômage, "effets de vitrine" et écarts des revenus etc. Or, nous pouvons retenir l'hypothèse que le trait fondamental de la culture *ma'ohi*, celui qui lui permet, dans une certaine mesure, de "digérer", pour ainsi dire, les effets destructurants du bouleversement qu'elle connaît, doit être trouvé dans sa structure sociale originelle et dans le processus d'éducation que celle-ci implique. Dans ce cadre, en effet, la parenté constituait - et constitue encore, dans une certaine mesure - un tissu social extrêmement étendu, où chaque *fetii* se sentait responsable, collectivement, de l'éducation de l'ensemble des enfants du groupe familial élargi, voire de la communauté villageoise toute entière, mais guère - en comparaison du modèle occidental qui tend à s'imposer - responsable individuellement de ses propres enfants.

Et l'éducation donnée correspondait - et correspond encore - à cette structure sociale originelle, en ce sens qu'elle favorisait - ou, plutôt, qu'elle imposait - aux enfants, et ce, dès le plus jeune âge, un comportement largement autonome (2). C'est ainsi que l'on peut expliquer, par exemple, que les bandes d'adolescents, bien que souvent composées d'enfants issus de familles éclatées et nullement stabilisantes (migrants déracinés, chômeurs, habitants de bidonvilles... c'est-à-dire une large partie de celles que nous avons tentées de définir ici-même, n'adoptent finalement qu'un comportement *a-social*, et non pas un comportement *anti-social* : la destruction de l'image parentale, le retournement de celle-ci en image négative, n'entraînent pas une révolte contre la société, parce que l'image parentale ne constituait pas, antérieurement, le modèle unique de l'autorité ; l'image de "l'autorité" présente un caractère trop diffus, trop collectif, pour être remise en cause à la suite de défections individuelles de tel ou tel de ses représentants.

On perçoit dès lors quelles peuvent être les conséquences d'une disparition de la famille élargie et de la généralisation de la famille conjugale. Nous ne disons pas que ce mouvement est à condamner, ou à freiner au moyen de nous ne savons quelle mesure : sans porter de jugement de valeur sur cette évolution sans doute inéluctable, nous faisons seulement remarquer que, si elle s'effectue trop rapidement (c'est-à-dire avant que le temps ait résorbé les effets les plus destructurants d'une trop rapide révolution urbaine), elle ne pourra manquer d'avoir pour conséquence un accroissement dangereux de la délinquance, dans son ampleur et dans ses formes.

(1) Cf. formes de la délinquance en Polynésie française, ci-dessus.

(2) Cf. R. LEVY, 1973.

L'ÉCONOMIE POLYNÉSIIENNE

I - L'ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE AU COURS DES VINGT DERNIÈRES ANNÉES

A - Une croissance spectaculaire, une économie déséquilibrée

Depuis 1962, soit sur une période d'une vingtaine d'années, l'évolution économique de la Polynésie française a été prodigieuse : le produit intérieur brut par an et par habitant a été multiplié par 15, la production d'énergie électrique à Tahiti par 18, l'importation de produits pétroliers par plus de 20, les crédits aux investissements privés par plus de 30. En 1980, le PIB annuel par habitant est de 592 000 F CFP, soit environ les 2/3 du PIB par habitant en France métropolitaine. Dès 1979, pour l'ensemble des archipels, 50 % des ménages possèdent une automobile (70 % pour Tahiti), 80 % possèdent un réfrigérateur et une télévision, 50 % possèdent une machine à laver.

Malgré ce palmarès assez extraordinaire, la situation de la Polynésie n'a parfois pas bonne presse : reporters, technocrates et économistes ont fait assaut à son sujet d'expressions aussi déplaisantes que "îles de garnison", "économie introuvable", "opérette jouée sur la scène d'un théâtre subventionné", "banlieue assistée et lointaine de la société industrielle"; autant d'expressions qui, à vrai dire, révèlent plutôt les préjugés de leurs auteurs que la réalité polynésienne. En fait, en vingt ans, l'économie polynésienne s'est développée selon un schéma très original dont on cherchera, très brièvement, à analyser les caractéristiques avec ses points forts et sa fragilité essentielle.

Le moteur principal de cette très forte croissance, c'est le flux massif des transferts publics de la métropole vers le territoire : l'importance de ce flux étant liée à l'installation sur le territoire du Centre d'expérimentation du Pacifique (CEP). Tout semble se passer comme si la Polynésie française dont la principale richesse est l'espace (cinq archipels sur 4 000 000 km² d'océan) avait consenti à prêter une partie de cet espace à la métropole et plus spécifiquement à l'armée et au CEA pour qu'elle puisse y procéder à des expériences de tirs nucléaires (1), la contrepartie de ce prêt étant l'installation massive du CEP-CEA avec toutes les retombées en emplois, en flux de biens et de services que cela impliquait.

On ne saurait trop souligner la véritable mutation qu'a imposée à la Polynésie l'installation du Centre d'expérimentation du Pacifique à partir de l'année 1963; mutation, car cela a introduit un véritable changement d'échelle dans l'économie polynésienne, de même qu'un bouleversement profond des mentalités et des comportements non seule-

(1) À cet égard, le don à l'État, en 1964, par la commission permanente de l'Assemblée, des deux atolls de Moruroa et Fangataufa peut être considéré comme symbolique.

ment des Polynésiens qui ont été directement touchés, par exemple, comme salariés mais de tous les habitants du territoire qui, par une série d'ondes successives ont été plus ou moins rapidement atteints par cette transformation de l'économie et de la société.

Pour se faire une idée du choc économique qu'a été l'installation du CEP, il faut noter que ses dépenses ont été pour l'ensemble de la période 1963 à 1970 environ dix fois le PIB de la Polynésie en 1960. En volume, ce PIB a été multiplié par 2,5 entre 1962 et 1966 pour s'accroître encore fortement lors des années suivantes. À partir des années 1970, les salaires versés par les administrations représentent en permanence autour de 30 % du produit intérieur brut. Pour l'année 1981 les salaires civils sont de l'ordre de 15 milliards de F CFP et les salaires militaires, c'est-à-dire versés aux employés du CEP-CEA représentent 13 milliards de F CFP. Le schéma de l'économie est, comme on le verra, assez stable; les dépenses publiques qui sont couvertes à plus de 70 % par la métropole alimentent une forte demande de produits de consommation et de biens d'équipement. Cette demande en raison de la faible extension de la production locale se porte en très forte proportion sur les importations : importation et distribution de produits importés engendrent le développement d'une vaste gamme d'activités de transports, services, commerces, qui sont aux mains d'un secteur privé actif et prospère et qui représentent au total environ 40 % du PIB.

À ce niveau de l'analyse, il importe de mentionner le système fiscal allégé en vigueur dans le territoire (pas d'impôts sur le revenu des personnes physiques, impôts réduits dans le domaine foncier, dans celui des BIC (1), etc.) qui a contribué et contribue certainement au développement de ce secteur privé.

En dehors du secteur du Bâtiment et des Travaux publics qui profite aussi largement des dépenses publiques que de la demande privée (logements, commerce), un des secteurs les plus actifs est le tourisme qui représente bon an, mal an entre 6 et 8 % du PIB. Assez grand pourvoyeur d'emplois (près de 10 % du total des actifs), ce secteur toutefois semble depuis 1977 en relative stagnation, en effectif annuel de touristes comme en nombre de chambres d'hôtel, sauf à noter une timide reprise en 1982 où pour la première fois le nombre des touristes dépasse largement le cap des 100 000. Trop sensible en effet aux conséquences de la récession économique internationale, il n'a pas pris l'essor, dans les années récentes, que certains envisageaient de lui voir prendre.

Le secteur des activités primaires, essentiellement agriculture, élevage, pêche, ne concourt pour sa part que pour 7 à 8 % à la formation du PIB, un peu plus élevé ou un peu plus faible selon les années, en raison des cours mondiaux et du niveau de la production du coprah. Avec le coprah, les autres cultures d'exportation, vanille et café, ne représentent qu'un léger appoint en matière de recettes extérieures : avec la nacre, en baisse constante et les perles de culture dont le développement récent de la production semble très prometteur, ces exportations ne représentent en valeur qu'environ 5 % des importations. Toutefois ces différentes productions, surtout le coprah, qui reçoit de l'État des aides substantielles, dans la mesure où elles sont réalisées dans les îles, jouent un rôle social non négligeable pour y maintenir et y fixer une partie de la population polyné-

(1) BIC : bénéfices industriels et commerciaux.

sienne. En ce qui concerne la production vivrière, elle connaît des développements intéressants dans certains secteurs très limités (maraîchers, fruits, lait, viande de porc), des résultats décevants dans d'autres secteurs (poissons, viande) mais dans l'ensemble, elle demeure très largement insuffisante pour couvrir les besoins alimentaires du territoire.

Au total, l'économie polynésienne ne semble pas avoir connu de bouleversements de grande amplitude ni à l'occasion des deux "chocs pétroliers" ni lors de la crise où s'est installée l'économie mondiale dans les années plus récentes. Pourtant largement soumise aux influences venant de l'extérieur (variations dans les taux de change, taux d'intérêts, prix du pétrole), et malgré des poussées inflationnistes inquiétantes (1974-1975, 1981-1982), elle semble relativement invulnérable par rapport aux grands remous économiques internationaux dans la mesure où le financement métropolitain s'est maintenu avec une certaine croissance : *"tant que le flux entrant des transferts est égal au flux sortant, la Polynésie reste un lieu de transition où se dénouent les transactions entre les deux flux pour les besoins de la consommation"* (1). Malgré ses structures économiques particulières, la conjoncture économique demeure stable mais néanmoins fragile dans la mesure où l'inertie induite par le poids du secteur public et parapublic qui assure près de la moitié des revenus salariaux peut se trouver, un jour, mise en question, notamment pour des motifs politiques.

L'évolution de la production

Des comptes économiques pour la Polynésie française ont été publiés à partir de 1960; malheureusement, en raison de changements dans les structures administratives et les équipes chargées d'établir ces comptes, on ne dispose pas jusqu'à maintenant, pour l'ensemble de la période 1960-1983, de série de données quantitatives homogènes permettant de connaître l'évolution des différentes composantes du PIB. En données globales et en francs courants, ce PIB est passé de 4 261 millions de francs CFP pour l'année 1960 à 21 553 millions pour l'année 1970, à 45 020 millions pour l'année 1975 et 87 577 millions pour l'année 1980.

Une analyse plus détaillée de la série de chiffres que l'on possède pour la période 1960-1976 permet de préciser une des données de l'évolution économique du territoire sur cette période d'une vingtaine d'années. Il apparaît notamment que le rôle joué dans la croissance par les salaires versés par l'Administration l'exporte, d'assez loin, sur les progrès de la production intérieure :

- production intérieure + 832 %
- administrations + 3 203 %

Dans l'appareil de production, on assiste à une baisse de la contribution de l'économie traditionnelle et notamment du secteur primaire, une croissance lente dans le secteur secondaire, et une croissance rapide du secteur tertiaire. L'évolution de la structure de la production par secteur est la suivante :

(1) F. SACAULT, Note de conjoncture, mars 1982. ITSTAT.

Tableau 68
Structure de la production par secteurs.

	1960	1970
secteur primaire	40	17
secteur secondaire	16	24
secteur tertiaire	44	59
TOTAL	100	100

Nous verrons ultérieurement les conséquences de cette transformation de la structure de l'économie dans le domaine de l'emploi. D'une façon plus précise, on constate que la contribution du secteur primaire a fortement baissé : l'agriculture, l'élevage, la pêche qui représentaient 24 % des richesses totales produites par le territoire en 1963 n'en constituent plus que 4,4 % en 1976. Dans le secteur secondaire, c'est le secteur du Bâtiment et des Travaux publics qui présente le taux de croissance le plus élevé mais c'est surtout le secteur tertiaire qui connaît un essor spectaculaire, le commerce : 1 330 % et la production des autres secteurs (Transport, Télécommunication, Banque, Assurance, etc.) : 1 260 %.

B - Un secteur primaire en stagnation

1) Les productions traditionnelles

Le coprah a toujours constitué et constitue encore aujourd'hui la principale ressource naturelle de la Polynésie française et pratiquement souvent le seul produit marchand exportable de nombreuses îles de certains archipels comme les Marquises, les Tuamotu et les Gambier. Autoconsommé pour une proportion relativement élevée de la production, le coprah demeure cependant la seule culture d'exportation à conserver une importance non seulement économique mais aussi sociale. Le cap des 20 000 tonnes d'exportation ayant déjà été dépassé dans les années qui ont précédé immédiatement la guerre de 1940-1944 (pour une population trois fois plus faible qu'aujourd'hui, entre 40 000 et 45 000 habitants), le niveau des exportations s'est maintenu de 1945 à 1965, entre 20 000 et 25 000 tonnes. C'est à partir de 1965 que l'on peut constater les premières tendances à une baisse de la production, que de multiples raisons permettent d'expliquer : raisons techniques - vieillissement de la cocoteraie, attaques des parasites - aussi bien que sociales - émigration des îles causée par le développement du CEP et de la zone urbaine de Papeete, auxquelles vient s'ajouter une raison proprement économique : la baisse tendancielle des cours sur le marché mondial. Pour remédier à cette situation, le territoire entame une politique à deux niveaux : à celui des prix, la création d'une Caisse territoriale de soutien qui subventionne les cours et le transport du coprah et garantit un cours d'achat estimé rémunérateur aux producteurs ; au niveau de la valorisation de la production, la construction de l'Huilerie de Tahiti permet le traitement du coprah et la commercialisation à l'exportation d'huile et aussi de tourteaux destinés à l'alimentation animale.

Cette politique connaît des hauts et des bas : après un effondrement des cours mondiaux entre 1970 et 1972, on assiste en 1975, grâce à la politique de subvention des prix, à une forte augmentation de la production : de nouveau, le niveau des 25 000 tonnes d'exportation est atteint. Puis les cours mondiaux baissent de nouveau. La production baisse d'abord en valeur, ensuite en volume. Au cours des trois dernières années, en plus de mesures tendant à l'amélioration de la cocoteraie, le territoire a pris des mesures particulièrement favorables aux producteurs en matière de prix garantis (1), comportant deux nouvelles hausses en 1982 : comme résultat, ont été commercialisées 20 000 tonnes en 1980, 16 000 tonnes en 1981 et 20 000 tonnes en 1982. L'ensemble de ces mesures s'est traduit (en dehors des îles du Vent où dorénavant la production demeure très faible en permanence) par une augmentation des revenus des producteurs de plus de 50 % en quatre ans : leurs recettes pour 1982 peuvent être estimées à environ 1 milliard en F CFP. Par contre, les interventions du territoire et notamment de la Caisse de soutien des prix du coprah ont été lourdes, de 400 à 600 millions F CFP au cours de ces mêmes dernières années.

Tableau 69
Évolution de la production du coprah (en tonnes).

PRODUCTION DE COPRAH	TONNES						
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Iles du Vent	1.200	1.070	616	507	650	506	536
Iles Sous-Le-Vent	5.570	4.357	2.762	3.226	4.619	3.437	4.609
Marquises	2.585	1.475	1.618	2.632	2.553	2.541	3.287
Australes	600	412	279	241	232	191	256
Tuamotu-Gambier	9.550	7.635	7.511	7.907	11.837	9.311	10.499
TOTAL	19.505	14.949	12.786	14.513	19.891	15.986	19.181
Variation annuelle(%)	- 13	- 23	- 14	+ 14	+ 37	- 20	+ 20

Au niveau de l'économie des archipels, cette politique a eu certainement un impact important : surtout pour les trois archipels, îles Sous-le-Vent, Marquises, Tuamotu-Gambier, un certain nombre d'indices montre qu'après les flux d'émigration vers Tahiti-Papeete, qui se sont ralentis dans le début des années 1970, certains courants de retour vers les archipels se sont amorcés vers 1975, courants de retour rendus possibles par le

(1) Y compris une prime uniforme de 5 F CFP versée depuis 1979 par le FADIP (Fonds d'aménagement et de développement des îles de la Polynésie française).

maintien de la production du coprah puis favorisés par la hausse des revenus de coprah (1). L'Huilerie de Tahiti dont 51 % du capital appartient au territoire a le monopole de la commercialisation du coprah : d'une capacité de trituration d'environ 28 000 tonnes par an, elle produit de l'huile brute destinée à l'exportation, des tourteaux utilisés comme aliments pour le bétail par les éleveurs de Tahiti et des petites quantités d'huile raffinée, vendues aux fabriques locales de lessive, parfums et autres huiles solaires.

La production de vanille qui était encore relativement importante après la seconde guerre mondiale tend à disparaître. En plus d'un problème de raréfaction de main-d'œuvre, cela résulte des maladies qui ont attaqué les plantations : de 223 tonnes exportées en 1961, la production décline régulièrement, les plantations mal entretenues ne sont plus renouvelées à un rythme suffisant : 54 tonnes en 1969, 24 tonnes en 1972, pour se maintenir autour de 10-15 tonnes pour les années 1979-1980-1981-1982. La production de café a connu une évolution de même type : de 151 tonnes exportées en 1958, l'exportation a cessé dans les années 1971, en raison de la concurrence des cafés importés, notamment du café calédonien. La production, de l'ordre de 100 tonnes en 1981 et 55,5 tonnes en 1982, est commercialisée sur le marché local.

Il en est de même pour les exportations de nacre qui s'amenuisent d'année en année ; jadis encore assez importantes, 650 tonnes en 1970, elles ne représentent plus que 185 tonnes en 1970 et 5 tonnes en 1979. L'épuisement des lagons dont l'exploitation a été trop intensive ne permet pas d'escompter dans l'immédiat une reprise de la production. Par contre, une production nouvelle est en plein essor et semble assez riche de promesses : c'est celle des perles de culture : pratiquée par 13 coopératives et plusieurs sociétés privées, sous l'égide du service de la pêche, elle se pratique surtout dans les archipels des Tuamotu et des Gambier. Compte tenu de ce qu'elle porte sur des produits variés et de valeur très inégale et qu'une partie est commercialisée sur place aux touristes de passage, production et exportation sont parfois difficiles à évaluer : elles semblent toutefois en forte augmentation : 18 millions en 1976, 150 millions en 1979, 400 millions en 1981, venant tout de suite après l'exportation d'huile de coprah.

2) La production vivrière

La production de tubercules, fruits, légumes, boissons, poissons, viande, progresse tant bien que mal mais elle permet de moins en moins de couvrir les besoins d'une population dont la composition s'est elle-même modifiée (arrivée de nombreux "Européens") et dont les normes de consommation s'affirment à un niveau de plus en plus élevé et reflètent des comportements de type "européen". C'est pourquoi, excepté pour certains produits, la production vivrière locale n'assure plus le principal des besoins de la population du territoire, la base de l'approvisionnement alimentaire reposant chaque année davantage sur les produits importés. Au total, la production vivrière qui couvrait 60 % des besoins alimentaires du territoire en 1960 n'en couvre plus que 50 % en 1965, 44 %

(1) On peut mentionner dans ce domaine quelques données démographiques (dans le recensement de 1977 ou dans les monographies d'îles) qui montrent qu'un certain nombre de personnes nées à Papeete ou à Tahiti vivent maintenant dans les archipels où ils forment une proportion de la population non négligeable.

en 1970, 39 % en 1975. C'est dans le domaine de la production végétale que ces phénomènes de substitution de production semblent les plus nets : la production des tubercules et féculents traditionnels (taro, igname, uru, etc.) est en progression lente ou même parfois semble reculer pour certains produits, tandis que celle des produits maraîchers, légumes (carottes, choux, salade, pomme de terre, etc.) et fruits (melon, pastèque, ananas, etc.) semble augmenter rapidement. Par exemple de 1972 à 1976, la production végétale passe de 7 600 tonnes à 9 000 tonnes; cette progression en volume étant relayée par une progression légèrement plus élevée des prix.

En ce qui concerne la viande, la situation est nettement moins bonne; en dehors de la production de viande de porc qui est en expansion et satisfait presque les besoins des ménages polynésiens, celle des viandes bovine et de volaille, comme celle des produits laitiers (malgré une légère augmentation de la production de lait) restent en grand déficit : seule la production d'œufs très protégée de la concurrence extérieure couvre l'intégralité des besoins du territoire. Le poisson est une des bases de l'alimentation des Polynésiens. L'autoconsommation est très importante et naturellement difficile à évaluer : elle représente probablement près des deux tiers des 8 500 tonnes qui sont pêchées chaque année de façon principalement artisanale. Les quantités commercialisées sur les marchés municipaux de Papeete, Pirae et Uturoa oscillent entre 2 100 et 2 500 tonnes selon les années, à peu près inchangées entre 1975 et 1981 (1), et n'empêchent pas un flux relativement important d'importations (surtout conserves et crustacés, pour près de 500 millions F CFP en 1981).

C - Un secteur secondaire handicapé

En matière de développement industriel, les handicaps de la Polynésie française sont nombreux : étroitesse du marché intérieur, coût élevé de la main-d'œuvre, manque de main-d'œuvre spécialisée, coût élevé de l'énergie qui, jusqu'à ces derniers mois devait être importée et payée en devises à 100 %, coût élevé des inputs importés et des produits à exporter en raison de l'éloignement de la Polynésie par rapport aux sources de matières premières et aux marchés à l'exportation, absence de matières premières (en dehors du coprah) produites localement, à transformer. En raison de tous ces handicaps bien répertoriés, pour ainsi dire les seules potentialités se trouvent dans la création d'industries dites d'import-substitution, des activités de maintenance et de réparations et aussi des activités avec faible concurrence à l'importation comme celle du Bâtiment et des Travaux publics.

(1) Il existe bien une pêche industrielle, mais en dehors de deux sociétés de pêche de création récente et dont l'une vient de faire faillite, elle est surtout le fait de bateaux japonais, coréens, formosans, qui emportent leur production après conditionnement : c'est une activité de transit qui, de ce fait, rapporte au territoire (entrepôts, ravitaillement des navires, taxes diverses) mais qui est d'ailleurs en net recul (5 600 t en 1975, 2 300 en 1981).

1) L'énergie

La dépendance énergétique du territoire vis-à-vis de l'extérieur est encore très grande : elle était totale jusqu'à ces tout derniers mois. Si des réalisations tendant à utiliser l'énergie hydraulique sont en cours d'étude et même en cours d'achèvement (centrale sur la rivière Vaïte et sur la Vaihiria) (1) et malgré le raccordement des deux réseaux - Électricité de Tahiti et SECOSUD - la production d'électricité repose principalement encore sur l'importation de produits pétroliers qui alimentent la centrale thermique de Papeete et quelques groupes installés dans les îles soit par des communes, soit par des sociétés d'économie mixte, soit par des particuliers. Le tableau suivant permet de constater la croissance spectaculaire de la production d'électricité, comme de sa distribution : en vingt ans, le nombre d'abonnés a été multiplié par cinq et la consommation multipliée par près de vingt. Cette croissance semble d'ailleurs se poursuivre au cours des dernières années de façon régulière : c'est certainement un des meilleurs indicateurs de la continuité de la croissance économique et de son extension géographique dans les différents archipels.

Tableau 70
Distribution d'énergie électrique à Tahiti.

Année	Consom- mation (1)	Nombre d'abonnés		Année	Consom- mation(1)	Nombre d'abonnés
1961	7,4	4.400		1971	58,6	11.500
1962	9,1			1972	63	12.200
1963	10,6			1973	67,8	13.400
1964	13,3			1974	71,9	14.700
1965	17,1			1975	84,1	15.600
1966	24			1976	90,8	16.500
1967	32,2			1977	106,4	19.000
1968	39			1978	116,6	20.300
1969	46,6	8.800		1979	127,3	21.300
1970	53,2	10.400		1980	130,9	22.500
				1981	136,7	23.400

(1) Millions de kwh.

Sources INSEE; ITSTAT.

- (1) Après la Vaihiria, la Société Marama Nui mettra en service une centrale sur la Faatautia au début 1983. Selon ce programme, il est prévu que, pour l'horizon 85, environ 35 % de l'électricité produite à Tahiti sera d'origine hydraulique.

2) L'industrie et l'artisanat

Au moins dans la première décennie 1960-1969, peu d'entreprises du secteur secondaire dépassaient le stade du très petit artisanat, aussi les données statistiques recueillies ne pouvaient-elles être que très incomplètes (1). Parmi les premières activités qui se développent, il faut noter la branche d'activités qui a trait au montage, à l'entretien et à la réparation des machines et appareils importés (véhicules, bateaux, avions, appareils électro-ménagers), celle qui est liée à la fabrication de matériaux de construction et de produits chimiques (oxygène, acétylène, menuiserie), et aussi au tourisme (impression de tissus, artisanat de tourisme). Ce n'est véritablement que dans les années 1970 que ce secteur commence à s'étoffer notamment avec la création de la Direction de la construction des armées navales, entreprise publique de réparations navales et le développement d'autres entreprises souvent d'ailleurs filiales d'entreprises métropolitaines et étrangères (importateur des grandes marques d'automobiles, d'électro-ménager, d'électronique, etc.). Au total, pour l'année 1976, l'ensemble de l'activité de cette branche a représenté un chiffre d'affaires de près de 5 milliards de F CFP. Cependant, si l'on excepte les activités artisanales liées au tourisme (tissus, objets en bois, parfums, coquillages, etc.) l'industrie de transformation des matières premières locales ou importées demeure quasiment inexistante.

Le tissu industriel inexistant il y a encore quelques années, se compose actuellement d'une soixantaine de petites entreprises industrielles tournées essentiellement vers la satisfaction de la demande intérieure : ce sont ces activités de transformation dites "d'import-substitution" que l'on retrouve dans différents secteurs :

- alimentaire : boissons, produits à base de lait, biscuiterie, confiserie, aliments pour bétail.
- habillement : confection, tissus imprimés.
- chimique : huile solaire, produits de nettoyage.
- maritime : coques en polyester, gréements.
- bâtiment : carrelages, panneaux, peinture, etc.

3) Le Bâtiment et les Travaux publics

Le secteur Bâtiment-Travaux publics est pour le territoire avec le commerce et les services un des secteurs moteurs de l'activité économique. Il regroupe à la fois les travaux réalisés par l'Administration pour les infrastructures et les équipements, ceux réalisés par les entreprises et ceux réalisés par les particuliers, essentiellement pour la construction de logements. De 1960 à 1976, la valeur globale des travaux effectués passe de 600 millions à plus de 9 milliards. Pour cette même année 1976, les commandes de travaux du secteur public représentent 3,7 milliards, celle des entreprises environ 2,5 milliards et celle des particuliers 2,8 milliards. Malgré quelques à-coups, l'activité de ce secteur reste forte au cours des cinq dernières années : c'est d'ailleurs ce secteur

(1) À noter que dans les comptes 1960-1969 (INSEE), il n'a pas été tenu compte dans cette rubrique de la production de l'Huilerie de Tahiti, en production à partir de 1968, qui a été prise en compte dans la rubrique relative aux exportations.

(commandes des entreprises et des ménages) qui bénéficie de la part du réseau bancaire de l'octroi de crédits les plus importants : environ la moitié des crédits à moyen et long terme octroyés au secteur privé, ceux-ci passant de 4 milliards en 1976 à 8,7 milliards pour l'année 1980 (1).

La construction de logements qui s'était accrue de façon considérable dans les années qui avaient suivi l'installation du Centre d'expérimentation du Pacifique, avait marqué le pas au début des années 1970 avant d'augmenter de nouveau à partir de 1973 sans retrouver le niveau qu'elle avait atteint vers la fin des années 1960. Elle a ensuite marqué un palier au cours des années 1976 pour se maintenir à un niveau relativement élevé pour les trois dernières années.

Tableau 71
Construction de logements (d'après le nombre de permis de construire
de logements neufs délivrés dans les îles du Vent).

Année	Nombre		Année	Nombre
1964	770		1974	1.134
1965	927		1975	1.005
1966	1.425		1976	971
1967	1.225		1977	992
1968	1.002		1978	884
1969	1.010		1979	992
1970	1.254		1980	1.195
1971	925		1981	958
1972	884		1982	910
1973	905			

D'ailleurs, la vitalité de ce secteur se traduit par la forte proportion de logements construits récemment dans l'agglomération de Papeete. D'après le recensement de 1977, sur les 13 506 constructions de l'agglomération recensées, seulement 6,5 % datent d'avant 1950 et 11,5 % datent des années 1950-1959, tandis que 51,5 % ont été bâties entre 1960 et 1969 et 30 % depuis 1970.

(1) Rapport de l'Institut d'émission d'outre-mer.

Cet effort remarquable pour un développement et une modernisation de l'habitat qui paraît se poursuivre et s'amplifier semble la résultante d'au moins trois tendances :

- la poursuite d'une croissance peut-être assez lente, mais continue de l'effectif de la population urbaine.
- la généralisation de l'adoption d'un certain type de comportement socio-économique, se conformant aux normes de la société de consommation européo-américaine : la maison individuelle avec garage attenant, entourée d'une pelouse, tondue le dimanche mécaniquement, etc.
- l'importance des investissements consacrés à l'habitat, à son aménagement et à son amélioration par les ménages de l'agglomération de Papeete (1).

Mais cet effort ne saurait cacher une autre réalité qui s'inscrit bien clairement dans les paysages de la zone urbaine ; ce sont les zones dites de bidonvilles, habitat spontané, habitat insalubre, qui sont les sous-produits de l'arrivée massive des immigrants en provenance des archipels, attirés par les hauts salaires du CEP et de la zone urbaine dans la période de boom économique des années 1965-1970. Dans la deuxième partie de cet exposé, on reviendra sur les interventions de l'État dans ce domaine.

D - Un secteur tertiaire dynamique

1) Les services

Comme l'ont montré les données de la comptabilité nationale, le secteur des services est, non seulement, le secteur prédominant de l'économie du territoire, mais aussi son secteur le plus dynamique : la brève analyse de l'évolution économique dans les vingt dernières années en a donné les causes. On peut ainsi constater que la commercialisation des produits importés, compte tenu de ses effets entraînants sur les transports, les services bancaires, les assurances, représente aujourd'hui au total environ 40 % du PIB et une proportion non moins élevée des emplois.

Parmi les grands types de services pris en compte, il faut mentionner celui des Transports et Télécommunications qui a, traditionnellement, toujours tenu une place de grande importance en Polynésie, en raison même de la configuration géographique du territoire, éclaté en cinq archipels et plus de cent îles dont certaines sont très éloignées. Par type d'activité dans la production de la branche, on trouve par ordre d'importance décroissante : entrepôt-transit presque à égalité avec les transports aériens intérieurs (environ 25% de la branche), les télécommunications presque à égalité avec les transports routiers (environ 13 % de la branche) et juste après, les transports maritimes interinsulaires à égalité avec les activités du port de Papeete et des aéroports (environ 12 % de la branche).

En plus des services techniques, scientifiques et juridiques (experts, commissionnaires, notaires, huissiers, avocats, etc.) il faut signaler l'activité des missions. Elles assurent l'essentiel de l'enseignement privé (assimilé à une production de services) qui a de tous temps occupé une grande place en Polynésie. Enfin avec l'arrivée du CEP et la forte

(1) Cf. GROSSAT, 1981.

immigration de métropolitains qui s'en est suivie, s'est produite une augmentation des besoins en logements qui a renforcé de façon sensible la rubrique : service de locations.

Mais le principal de cette branche reste le commerce : à lui seul, il représente 25 % du PIB du territoire : on verra qu'il est la principale activité de la zone urbaine. En aval du commerce dit d'importation qui est assuré par une quarantaine de grosses entreprises, dont les marges sur produits importés représentent environ 90 % du chiffre d'affaires du commerce polynésien, il existe tout un réseau de maisons de commerce et de magasins à l'activité plus ou moins différenciée : commerces spécialisés et surtout depuis quelques années, magasins de marchandises générales de type supermarché et superettes. Dans l'ensemble, cette structure commerciale semble aujourd'hui très moderne, proche des normes de type européen ou nord-américain, ne laissant que très peu de place aux formes de marché de nuit, secteur commercial informel(1).

À côté de la demande des ménages et des entreprises, la production de services est alimentée pour une proportion non négligeable par la consommation des touristes. Le tourisme assure les trois-quarts du chiffre d'affaires de l'hôtellerie et un quart de celui de la branche "Transport" auquel il faut ajouter les dépenses de "shopping" : boissons, tabac, artisanat local. Dans la mesure où ces dépenses de touristes fournissent au territoire une forte proportion de ses recettes en devises étrangères, leur impact économique est important.

2) Le tourisme

Considéré naguère encore comme la base de l'économie future de la Polynésie, le développement du tourisme a toujours fait l'objet de la part des pouvoirs publics d'une sollicitude particulière : création dès 1966 d'un "Office de développement du tourisme", octroi de crédits généraux pour la construction d'hôtels, crédits d'État pour les campagnes de publicité, prime spéciale d'équipement hôtelier, etc.

Effectivement, comme le montre le tableau suivant, le secteur touristique a subi une croissance assez lente mais régulière à partir de 1960 où il n'était encore qu'embryonnaire; après les années 1970, l'expansion semble hésiter : elle pâtit de la dévaluation du dollar en 1974 et 1975, cette "grande espérance de l'après-CEP" stagnant environ à 6 ou 7 % du produit intérieur brut. Puis l'activité touristique redémarre en 1981 et 1982 où pour la première fois le nombre de touristes va franchement passer le cap des 100 000. D'autre part, la durée moyenne des séjours a tendance à s'allonger régulièrement : 6,1 journées comme moyenne de séjour en 1970, 6,4 journées en 1975, 8,7 journées en 1980, aussi le nombre de journées des touristes a-t-il été multiplié par près de 3 de 1970 à 1981 et le coefficient de remplissage des hôtels a-t-il une légère tendance à croître : 68,5 % en 1981 et 71,9 en 1982.

Comme il est maintenant largement reconnu, le tourisme n'est pas pour une économie comme celle de la Polynésie un secteur particulièrement générateur de revenus induits : le tissu productif étant très insuffisant, le tourisme consomme en très forte proportion des produits importés. Toutefois, au niveau de l'emploi, ce secteur peut être bénéfique : au

(1) À l'exception des deux marchés de Papeete et de Pirae, actifs dans la revente de poissons frais et des quelques productions locales : pastèques, légumes et fruits.

total pour l'ensemble du territoire, il représente avec les diverses activités qui en dépendent (fabrication et vente de *curios*, excursions, etc.) probablement plus de 3 000 employés. Or comme justement depuis le début des années 1970, la construction d'hôtels s'est plus développée dans certains archipels (77 % de chambres d'hôtels à Papeete en 1967 contre 52 % en 1981) que dans l'agglomération de Papeete, l'emploi dans ce secteur représente pour les îles où il est implanté (Moorea, îles-Sous-le-Vent, Rangiroa dans les Tuamotu) une ressource relativement importante.

Tableau 72
Développement du tourisme en Polynésie française (1).

Année	Nombre de touristes	Nombre de Chambres	Journées de Touristes	Année	Nombre de touristes	Nombre de Chambres	Journées de Touristes
1960	4.100	51		1972	69.000	1.261	415.000
1961	8.500	236		1973	78.000	1.386	460.000
1962	10.500	306		1974	83.000	1.818	508.000
1963	14.000	331		1975	82.000	1.882	530.000
1964	13.000	425		1976	92.000	1.953	598.000
1965	15.000	336		1977	91.500	1.975	622.000
1966	16.000	399		1978	94.000	2.025	686.000
1967	23.500	488		1979	101.000	2.114	749.000
1968	28.500	742		1980	89.000	2.096	774.000
1969	37.500	985		1981	97.000	"	881.000
1970	49.000	1.230	298.000	1982	114.000	"	968.000
1971	63.000	1.209	386.000				

E - Expansion et dépendance

Le commerce extérieur

L'accroissement des activités et des revenus à partir des années 1960, corrélatif à la stagnation au moins relative de certaines productions exportables et de productions destinées au marché intérieur (vivriers, poissons, etc.) a profondément modifié la structure du commerce extérieur et provoqué une croissance graduelle de son déficit. En 1960, les importations qui s'élevaient à 1 620 millions F CFP étaient couvertes à 70 % par les exportations (coprah, phosphate, vanille, café, nacre) pour un montant de 1 140 millions F CFP.

(1) Source : Office de développement du tourisme.

L'exploitation du phosphate sur l'île de Makatea prend fin en 1966 avec l'épuisement du gisement, époque où le déclin des exportations "traditionnelles" est déjà amorcé avec la baisse des productions de coprah, vanille, café, nacre. Pendant ce temps, les importations progressent à un taux de l'ordre de 15 % par an; le taux de couverture des importations par les exportations baisse à un niveau de l'ordre de 10 à 15 % dès 1965-1966, c'est-à-dire dans les années qui suivent l'installation du CEP.

Tableau 73
Balance commerciale de la Polynésie (en millions de F CFP).

Années	Importations	Exportations	Balance commerciale	Taux de couverture des importations par les exportations
1962	2266	1258	- 1008	56 %
1963	2894	1338	- 1556	46 %
1964	6391	1392	- 4999	22 %
1965	9637	1355	- 8282	14 %
1966	15372	2025	-13347	13 %
1967	10230	1783	- 8447	17 %
1968	15619	1753	-13866	11 %
1969	10368	2068	- 8300	20 %
1970	13580	2800	-10780	21 %
1971	14073	1749	-12324	12 %
1972	14270	1341	-12929	9 %
1973	16898	1497	-15401	9 %
1974	25151	2775	-22376	11 %
1975	22317	1969	-20348	9 %

Ensuite, cette dépendance vis-à-vis des importations augmente encore pour atteindre un taux de couverture de l'ordre de 5 à 6 % pour les années 1979-1980- 1981 (1).

(1) Comme le montre ce tableau, la progression des importations de ces dernières années provient plus de l'augmentation des prix des produits importés, en raison surtout de la baisse du franc par rapport au dollar et de l'inflation dans les pays exportateurs que de l'augmentation des quantités importées.

Tableau 74
Évolution du commerce extérieur de 1977 à 1981
 (quantités en tonnes. Valeurs en millions de F. CFP).

	1977	1978	1979	1980	1981	1982
IMPORTATIONS						
- Quantités.....	396.364	406.665	449.985	448.605	463.135	462.479
Evolution/année précédente..	+ 9,3 %	+ 2,6 %	+ 10,7%	- 0,3 %	+ 3,2 %	- 0,15%
- Valeurs.....	29.187	33.070	36.706	42.030	54.843	62.307
Evolution/année précédente..	+ 13,6%	+ 13,3%	+ 11,0%	+ 14,5%	+ 30,5%	+13,05%
EXPORTATIONS						
- Quantités.....	11.480	8.886	12.121	16.663	17.748	15.241
Evolution/année précédente..	- 30,8%	- 22,6%	+ 36,4%	+ 37,5%	+ 6,5 %	-14,1 %
- Valeurs.....	1.464	2.978	2.215	2.340	2.860	3.349
Evolution/année précédente..	- 23,4%	-103,4%	- 25,6%	+ 5,6 %	+ 22,3 %	+ 17 %
DEFICIT COMMERCIAL						
- Valeurs.....	27.723	30.092	34.491	39.690	51.982	58.958
TAUX DE COUVERTURE des						
importations par les						
exportations.....	5 %	9 %	6 %	5,6%	5,2 %	5,4 %

Comme on l'a déjà souligné, cette dépendance vis-à-vis de l'extérieur atteint tous les secteurs de l'économie, produits alimentaires et biens de consommation, mais aussi biens d'équipement dont une partie importante est destinée aux entreprises dans le cadre de leur programme d'investissement et aux entreprises et pouvoirs publics (par exemple, pour l'électrification des communes).

Ces biens d'équipement constituent le poste qui a le plus progressé au cours de l'année 1981 par rapport à 1980 (64 %) : si elle se poursuit, cette croissance est certainement bénéfique pour l'ensemble de l'économie polynésienne : elle est, en effet, la promesse d'une indépendance plus grande dans les années à venir (cf. l'exemple des réalisations et projets concernant l'utilisation de l'énergie hydro-électrique, à Tahiti notamment) par rapport aux importations.

Tableau 75
Importations par groupes de produits en 1980 et 1981.

GROUPE DE PRODUITS	1 9 8 0		1 9 8 1		VARIATIONS	
	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs	Quantités	Valeurs
Produits alimentaires..	80 604	7 916	81 786	10 551	+ 1 %	+ 33 %
Produits pétroliers, énergie.....	164 645	5 304	167 965	6 877	+ 2 %	+ 30 %
Produits bruts et semi-finis.....	132 658	3 170	133 668	4 094	+ 1 %	+ 29 %
Produits finis : biens d'équipement.....	14 810	10 066	38 272	16 513	+158%	+ 64 %
Produits finis : biens de consommation.....	55 888	15 574	41 444	16 808	- 26%	+ 8 %
TOTAL.....	448 605	42 030	463 135	54 843	+ 3 %	+ 30 %

Source : Service des Douanes.

Rappelons brièvement que la France est le principal fournisseur de la Polynésie française : 58 % des importations. Viennent ensuite les États-Unis d'Amérique : 21 %, notamment pour l'approvisionnement en gas-oil et certains biens d'équipement; la Nouvelle-Zélande et l'Australie (9 %) pour les produits alimentaires et le Japon 4 % (voitures, électronique) (1).

Ainsi, l'évolution de l'économie de la Polynésie française se situe dans une double dépendance, d'ailleurs partiellement complémentaire : une dépendance croissante par rapport aux budgets de l'État, des organismes et établissements publics métropolitains, une dépendance elle aussi croissante dans les échanges extérieurs par rapport aux importations.

Cette double dépendance qui révèle les profonds déséquilibres de l'économie du territoire ne doit pas faire oublier l'expansion bien réelle que connaît, d'autre part, cette économie. Les revenus de la population ont fortement augmenté tout au long de cette période : ils ont suivi le rythme du PIB, c'est-à-dire de 1962 à 1970 : 18 % par an en moyenne. Compte tenu de l'érosion monétaire, l'augmentation en termes réels ressort à environ 12 % : ce rythme est très élevé comparé à celui de la métropole, de l'ordre de 6 % par an pendant cette période. Si l'on prend 1960 comme année de référence, le produit intérieur brut par habitant de la Polynésie française ne représentait qu'environ 45 % du PIB par habitant de la métropole : 2 950 F contre 6 600 F. En 1969, le fossé est déjà moins grand puisque le PIB par habitant en Polynésie est environ 72 % de celui de la métropole. Entre 1969 et 1976, la croissance des deux PIB semble à peu près parallèle avec un léger avantage pour la métropole, puisque le PIB en Polynésie s'établit à 368 000 CFP soit environ 20 300 F métré, c'est-à-dire 65 % des 31 300 F du PIB par habitant en métropole pour la même année 1976.

(1) Chiffres de 1981.

Certes, on ne peut attacher à ces chiffres tout à fait la même signification; en premier lieu il faudrait tenir compte de la coexistence, au moins en début de période, de communautés aux niveaux de vie sensiblement différents; *grosso modo*, la communauté polynésienne vivant dans les archipels du système de production "traditionnel" avec auto-consommation partielle et la communauté urbanisée vivant selon les mêmes critères et des conditions de vie analogues à celles de la métropole. Mais la diminution du nombre des exploitants du secteur primaire (agriculture, pêche) correspondant à l'augmentation des effectifs de salariés modifie profondément les modes de répartition du PIB, les communautés polynésiennes se fondant au sein d'une société globale modernisée, modelée elle-même sur la communauté expatriée. En deuxième lieu, on connaît le caractère assez artificiel de ce type de comparaison entre PIB par habitant de pays différents : il est vrai qu'entre la Polynésie et la métropole, des spécificités rendent cette comparaison particulièrement difficile : parmi ces spécificités on peut souligner le facteur climatique mais aussi le niveau général des prix qui semble se maintenir particulièrement élevé en Polynésie et fausse partiellement les comparaisons.

II - INTERVENTIONS DE L'ÉTAT ET INVESTISSEMENTS PUBLICS

Les dépenses publiques constituent, on l'a vu, le principal moteur de l'économie polynésienne : ces dépenses conditionnent l'activité des secteurs tels que commerce et services, directement par la consommation des administrations en biens et services ainsi que par leurs investissements, indirectement par l'intermédiaire des salaires distribués. Ceux-ci ainsi que les salaires distribués par le secteur privé constituent l'autre moteur principal de l'économie polynésienne : c'est la demande des "ménages" qui, elle aussi, se partage entre consommation des biens et services et investissements principalement en matière de logement.

Dans les pages précédentes, ce sont les rôles de l'État et du secteur privé en tant qu'employeurs dont on a analysé les impacts sur le développement de l'agglomération de Papeete : c'est maintenant le rôle de l'État en tant qu'investisseur mais aussi en tant que responsable du développement du territoire et de son aménagement qui va être analysé tandis qu'une deuxième partie sera consacrée au rôle du secteur privé dans le façonnement de l'agglomération. Une approche, sinon historique du moins à base chronologique, pour les vingt dernières années peut contribuer à clarifier l'analyse, cette période pouvant être divisée en trois sous-périodes avant 1963, 1963-1971, 1972 jusqu'à aujourd'hui.

A - Approche chronologique

1) Période avant 1963

Une soi-disant littérature "scientifique" cherche à faire croire qu'un certain "âge d'or" où l'économie aurait été basée principalement sur "l'auto-subsistance et le troc" et secondairement sur l'exportation de coprah, de vanille et de nacre se serait prolongé bien avant dans le XX^e siècle et jusqu'après la seconde guerre mondiale. En fait, tous les documents concordent à montrer au contraire que dès le XIX^e siècle, en raison notamment de leur caractère de "multi-insularité", les archipels de la Polynésie et plus spécialement Tahiti

se sont ouverts très rapidement sur les échanges internationaux, l'utilisation de la monnaie et l'importation de très nombreux produits que l'économie autochtone ne pouvait leur procurer. Rappelons que même pour les produits alimentaires, dès 1960, la Polynésie devait importer 40 % de ses besoins : un état "d'auto-subsistance" relève largement d'un passé déjà très lointain. Pourtant c'est vrai que la Polynésie française reste après la deuxième guerre mondiale à un niveau de sous-développement proche de celui qui caractérise la plupart des archipels de la sous-région, Cook, Fidji, etc. Bien que le PIB par habitant de la Polynésie soit déjà relativement élevé, il ne représente que moins de la moitié de celui de la métropole. À l'échelle mondiale, ces années de la décennie 1950-1959 connaissent une expansion économique inconnue jusqu'à nouvel ordre mais la Polynésie reste assez marginale par rapport à ce vaste mouvement : elle n'en reçoit que quelques miettes à l'occasion des premières vagues de touristes qui arrivent dans le pays après 1955. Pendant cette période, les investissements publics restent faibles : entretien de bâtiments déjà vétustes, d'infrastructures et d'équipements limités. La transformation du trafic aérien rendue possible par la mise en service des premiers modèles de quadrimoteurs puis bientôt de quadriréacteurs - long-courriers - rapproche fortement les distances et se surimpose à un trafic maritime lui aussi en expansion. Malheureusement, les infrastructures portuaires et aéroportuaires de la Polynésie n'ont pas beaucoup changé depuis la seconde guerre mondiale et le territoire risque de se trouver complètement à l'écart du remaniement de tout le trafic aérien et maritime international qui s'étend à travers le Pacifique. Aussi le gouvernement français prend-il deux décisions (1) qui vont avoir une importance capitale pour le développement ultérieur du territoire et de la zone urbaine : celle de la construction de l'aéroport international de Faaa, celle de l'agrandissement et de la modernisation du port de Papeete.

- L'aéroport de Tahiti-Faaa. Autorisée en 1958, la construction (2) de l'aéroport de Tahiti-Faaa est financée et réalisée dans des délais records malgré les problèmes techniques très particuliers qu'elle pose : "destiné à devenir une importante plaque tournante dans les relations aériennes du Pacifique", le nouvel aéroport est ouvert à la fin de l'année 1960 et la piste de 3 400 mètres est inaugurée en mai 1961. L'intégration de la Polynésie française au nouveau réseau de communications mondiales est dès cette époque considérée comme indispensable au devenir du territoire, dans la mesure notamment où l'activité pour laquelle il semble particulièrement doué est le tourisme (3).
- Le port de Papeete. La mise en place de nouveaux équipements portuaires a repris après la guerre à un rythme assez lent : une nouvelle cale de halage en 1950, un nouvel appontement en 1957 dans la zone de Fare-Ute pour les navires pétroliers. C'est l'époque où les grands

(1) Malheureusement dans ce domaine, un point d'histoire semble rester obscur et qui aurait pourtant une certaine importance dans notre propos : ces décisions ont-elles été prises avant ou après celle de transférer le centre d'expérimentation atomique de Reggane vers la Polynésie ?

(2) Pendant longtemps, la seule piste internationale reste celle construite par les forces armées américaines sur l'île de Bora-Bora en 1943.

(3) La création de nouvelles activités économiques est d'autant plus urgente à cette époque que l'épuisement du gisement de phosphates de Makatea, jusqu'alors source importante de devises et d'emplois, est prévu pour 1964-65.

navires des Messageries maritimes et de la Matson Line font des escales régulières. En 1962, une étape décisive est franchie par la création d'un établissement public territorial dénommé "Port autonome de Papeete" qui va entreprendre une série de grands travaux d'extension à partir de 1963, travaux qui vont coïncider avec les débuts de l'implantation du CEP.

2) Période 1963-1971

Cette décennie a été profondément marquée par l'implantation du Centre d'expérimentation du Pacifique et la première phase de son fonctionnement. Le CEP dispose de trois bases principales, deux dans les archipels et une à Papeete; c'est cette dernière qui va conditionner plus directement le développement de la zone urbaine; tandis que la mise en place des bases de Moruroa, Hao et ultérieurement Fangataufa dans l'archipel des Gambier va concerner l'évolution du territoire dans son ensemble et donc plus indirectement aussi la zone urbaine de Papeete. L'installation du CEP entraîne l'arrivée massive d'un personnel métropolitain disposant d'un statut et d'un niveau de revenus plus ou moins élevé; avec leurs familles, les employés du CEP-CEA représentent rien que pour la zone urbaine de Papeete plus de 5 000 personnes, chiffre énorme par rapport aux 2 500 "Européens" qui y résidaient jusqu'à cette date. Logements, bureaux, hôpitaux, écoles, c'est tout un environnement qu'il faut élaborer et réaliser pour cette population nouvellement arrivée auquel va se joindre rapidement tout un personnel de cadres et de techniciens dont le secteur privé va avoir besoin pour remplir l'ensemble de ses activités notamment dans le secteur tertiaire (commerce, banque, assurance, etc.), activités induites par l'implantation nouvelle du CEP. Mais cette période est aussi celle qui connaît une croissance spectaculaire du niveau de vie dans l'ensemble du territoire mais plus spécialement dans la zone urbaine de Papeete, où se trouve concentrée une forte proportion des cadres et techniciens originaires du territoire "maoris, demis et chinois" (selon la nomenclature INSEE).

Aussi, les interventions des pouvoirs publics vont-elles se situer principalement dans le domaine des infrastructures et des équipements : il faut, d'une part, créer les infrastructures nécessaires pour que l'implantation du CEP puisse se réaliser selon le calendrier prévu et que son fonctionnement soit assuré dans les meilleures conditions possibles. D'autre part, il faut créer un environnement et un cadre de vie adapté et moderne pour les employés du CEP et plus généralement pour l'ensemble de la population plus ou moins en rapport avec le CEP, c'est-à-dire principalement, celle de la capitale. Celle-ci est en effet en droit d'attendre quelques retombées bénéfiques des activités du CEP en contrepartie des nuisances réelles ou imaginaires qu'elles ne manquent pas d'amener. Parmi les principaux travaux réalisés pendant cette période, il faut citer en matière d'infrastructures :

- Sous la responsabilité du nouveau port autonome de Papeete, une première phase de travaux, la plus importante, a été inaugurée en 1966 et a coûté un peu plus d'un milliard de F CFP : elle comprend l'extension des terre-pleins et la construction des ouvrages portuaires de Motu-Uta avec les digues de protection sur le récif. Une deuxième tranche qui a été terminée en 1972 concerne les constructions des superstructures, hangars et installations industrielles (1).

(1) Le trafic portuaire, en tonnes de jauge brute des navires, est passé de 1 860 000 t en 1962 à 3 415 000 t en 1972.

- De multiples travaux de voirie, dont l'assainissement de Faaa, la capture de l'eau à Ahonou, la canalisation de la Vaiami, les travaux du boulevard du front de mer (boulevard Pomaré) et du boulevard du Prince-Hinoui, l'aménagement de la route du col de Taharaa et l'ouvrage d'art sur la route de ceinture (1).

En matière d'équipements, la construction du nouvel hôpital de Mamao et de bâtiments administratifs - Assemblée territoriale, résidence du gouverneur, bureau du gouvernement, la construction de deux lycées - Gauguin à Paofai et lycée de Pirae, l'extension de l'aéroport de Faaa, la construction d'installations sportives : le stade et la piscine olympique. Enfin il faut signaler le démarrage de la télévision en 1965 par la construction de l'émetteur érigé au sommet du Pic-rouge et l'ouverture des studios de FR3 à Papeete.

En ce qui concerne le CEP-CEA, le début de la période est marqué par la construction de son quartier général, d'environ 1 000 logements et de son propre hôpital à Pirae-Papeete; le principal des crédits d'investissements - très importants - allant à l'équipement des sites : l'année 1966 voit la mise en service opérationnel des bases et la première campagne de tir, les dépenses d'équipement se réduisant les années suivantes, plus ou moins (comme en 1968) selon l'intensité des campagnes de tirs.

Le tableau suivant chiffre pour cette période 1962-1972 le rythme des investissements, selon leur destination.

Tableau 76
Formation brute de capital fixe en Polynésie française (en millions de F CFP).

	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Administration y compris CEP	"	"	497	3449	5606	10123	4110	7490	2936	"	"
Administration non compris CEP	373	537	462	1029	939	1073	1770	1965	2056	1357	1666
Entreprises du secteur privé	773	810	1528	2251	2396	1653	2278	2995	3203	3523	3875

Il permet de mesurer l'importance des investissements du CEP, notamment dans la période 1964-1968 et la croissance rapide des investissements de l'Administration correspondant aux travaux d'infrastructures et d'équipements dont on vient d'énumérer quelques-uns; l'essentiel des investissements de caractère civil (c'est-à-dire en dehors du CEP) - plus de 90 % - se faisant dans l'agglomération de Papeete; les investissements extérieurs à Papeete se réduisant surtout pour cette période à la construction d'écoles et de dispensaires dans les îles.

(1) Le plan d'urbanisme de Papeete date lui-même de 1965.

3) Période 1972-1982

La période qui commence en 1971-1972 et se prolonge jusqu'à aujourd'hui est celle où le territoire s'installe dans sa vitesse de croisière après les années de la première phase d'installation et de fonctionnement du CEP. Pour cet organisme aussi, ces dates marquent un certain infléchissement des activités, puisqu'après une série de campagnes de tirs à l'air libre, à partir de 1975 les expérimentations se poursuivent en souterrain. Tandis que dans les années 1970, toutes les conversations et tous les rapports parlaient de la reconversion de l'économie du territoire pour une période "après-CEP" que l'on annonçait plus ou moins prochaine, les années 80 semblent avoir commencé dans une atmosphère plus sereine et plus réaliste : il est beaucoup moins question d'organiser l'"après-CEP" que d'organiser l'"avec CEP". Pourtant, la première partie de cette période qui commence en 1971-1972 est aussi celle d'un bilan et d'une prise de conscience après l'euphorie qui a caractérisé la période précédente sur le plan économique : les distorsions imposées par l'arrivée et le fonctionnement du CEP commencent à apparaître dans leur vraie dimension et vont contraindre les pouvoirs publics à intervenir plus activement dans différents domaines de la vie économique et sociale.

Ces interventions vont se situer à quatre niveaux principaux :

- à un niveau économique très général pour une diversification et une dynamisation des activités de certains secteurs de l'économie, afin de faire contrepoids au rôle écrasant du CEP,
- au niveau d'un rééquilibrage géographique des activités économiques, notamment au profit des archipels, pour leur assurer une certaine "revitalisation", tout l'essor économique de la décennie précédente ayant surtout profité à Papeete la capitale et à Tahiti, au détriment du développement des autres îles et archipels,
- à un niveau plus spécifiquement social, en cherchant à atténuer les effets négatifs de l'installation du CEP : migrations excessives d'insulaires vers l'agglomération de Papeete, émergence de bidonvilles, habitat insalubre, chômage, spéculation foncière etc.
- au niveau des équipements : poursuite des efforts entrepris à la décennie précédente pour un environnement amélioré tant à Papeete que sur le reste du territoire.

B - Les interventions de l'État

1) La diversification de l'économie

Devant la nécessité de diversifier l'économie du territoire afin qu'elle s'assure le plus possible d'indépendance par rapport aux activités du CEP et aux subsides en provenance de la métropole que la présence du CEP sur le territoire engendre, le principal moyen d'intervention des pouvoirs publics va être le code des investissements : par l'intermédiaire de ce code et grâce à un système d'avantages divers, fiscaux, fonciers et de primes, ils vont pouvoir susciter l'installation de nouvelles entreprises et plus généralement orienter une plus forte proportion des nouveaux investissements vers les branches et dans les localisations qu'ils estiment souhaitables pour l'avenir économique du territoire. Mis en place à partir de l'année 1966, le code des investissements a subi diverses modifications en 1971, 1976 et 1982 mais les principes de son fonctionnement sont demeurés à peu près inchangés : *"il concerne l'industrie touristique, les activités de production et de transformation et plus généralement toute activité*

présentant un intérêt économique correspondant notamment aux objectifs du Plan de développement économique et social". Les avantages concédés au titre du code des investissements comprennent à la fois des exonérations fiscales et des aides financières sous forme de primes accordées aux entreprises agréées par un comité des investissements. Compte tenu de la nature et de l'importance des avantages concédés, on peut considérer que la plupart des entreprises privées qui ont démarré ou étendu leurs activités depuis 1966 ont soumis des demandes d'agrément à ce code. Au total, pour la quinzaine d'années qui ont suivi la création du code, c'est-à-dire de 1966 à 1982, environ 125 dossiers ont été agréés (pour 64 refusés ou annulés) correspondant à plus de 15 milliards F CFP d'investissements et à la création de près de 4 000 emplois. Si l'on se rappelle que l'ensemble du secteur privé moderne représente pour l'ensemble du territoire aujourd'hui environ 20 000 emplois, on se rend compte de l'importance du rôle qu'a pu jouer ce code dans le développement de l'économie du territoire : rôle qui a d'ailleurs été en s'amplifiant, puisque pour les cinq premières années (c'est-à-dire 1966-1970) d'existence du code, 34 dossiers représentant des investissements de l'ordre de 2 milliards ont été agréés; pour les cinq années suivantes 1971-1976, 53 dossiers représentant des investissements de 3,1 milliards ont été agréés; pour les cinq années suivantes 1976-1981, 115 dossiers représentant des investissements de l'ordre de 6 milliards ont été agréés.

Ce qu'il faut retenir ici, ce sont les destinations de ces investissements selon les secteurs de l'économie et leur localisation puisque ce sont elles qui vont influencer le rythme de croissance de Papeete. Au total pour l'ensemble de la période, les deux secteurs les plus dynamiques sont l'hôtellerie et l'industrie qui représentent plus de 70 % de l'investissement global et près de 75 % des emplois créés : la croissance du secteur industriel s'accélérait au cours de la période (passant de 9% en début de période à plus de 30 % en fin de période) tandis que celle du secteur hôtellerie semble au contraire se tasser. Autre secteur dynamique, le transport aussi bien aérien (pour le trafic interarchipel) que maritime et terrestre (en partie pour le tourisme). Le secteur primaire semble de son côté assez peu actif, les seuls sous-secteurs en expansion étant l'élevage et la mer (fermes perlières notamment). En ce qui concerne la localisation de ces investissements, c'est à un net infléchissement que l'on assiste au cours de cette période de quinze ans : alors que dans la première sous-période, c'est-à-dire jusqu'en 1971, le principal des investissements - 85 % - se fait dans la zone de Papeete qui reçoit aussi 85 % des nouveaux emplois, dans la deuxième sous-période, cette proportion des investissements tombe à environ 75 % puis 70 % au cours des deux périodes quinquennales suivantes, les emplois créés étant dans les mêmes proportions. Certes la prépondérance de la zone urbaine de Papeete pour la localisation des nouveaux investissements se maintient : comme on l'a souligné dans de nombreux secteurs, cette prépondérance se justifie par un certain nombre de raisons proprement économiques (coût moindre de facteurs de production), toutefois, la zone de Papeete n'a plus le quasi-monopole qu'elle détenait jusque vers les années 1970 : d'une part, grâce à certains avantages concédés par le code des investissements (par exemple, primes par emploi créé dans les archipels) et d'autre part, grâce à certains avantages tenant à la localisation elle-même (production d'ananas sur place pour l'usine de jus de fruits de Moorea, attrait du tourisme insulaire pour les hôtels installés dans les petites îles et atolls). Au moins, dans des secteurs tels que le tourisme, la déconcentration des investissements et des emplois en faveur des "autres archipels" a certainement un grand avenir.

2) La revitalisation des archipels

Comme on vient de le voir, les pouvoirs publics à travers un organisme comme le comité des investissements ont pris des mesures pour encourager les investisseurs à investir et créer des emplois en dehors de la zone urbaine de Papeete mais ce n'est là qu'une des mesures parmi tout un ensemble que les pouvoirs publics ont mis sur pied, surtout à partir des années 1970, pour entreprendre une certaine "revitalisation des archipels", objectif devenu impératif pour un certain nombre de raisons politiques et économiques bien connues : la nécessité de désenclaver les archipels et de leur apporter des aides tant sur le plan économique que sur le plan social afin de ralentir ou d'arrêter l'exode rural et même, si c'est possible, de favoriser un certain retour des émigrants de Papeete vers leurs îles natales. Ce programme intéresse notre thème de recherche directement dans la mesure même où ces actions des pouvoirs publics devaient avoir comme première conséquence, soit une certaine décongestion de la capitale donc éventuellement une baisse de sa population, soit au moins un ralentissement ou un arrêt de sa croissance démographique.

Les principales mesures décidées dans ce sens par les pouvoirs publics ont été prises dans au moins quatre domaines.

a) *Les cours du coprah et la traite*

L'économie des archipels étant basée en grande partie sur la récolte du coprah (surtout pour l'archipel des Tuamotu), une des premières mesures adoptées par les pouvoirs publics a été la création de la Caisse de soutien du prix du coprah remplacée depuis 1967 par la Caisse de stabilisation. Mais ce n'est vraiment qu'à partir de 1974, devant l'effondrement des cours sur le marché mondial et la nécessité d'inciter les populations à demeurer ou revenir dans les archipels que les subventions et aides versées aux producteurs prennent de l'ampleur : aujourd'hui le prix d'achat au producteur, c'est-à-dire dans les îles, est plus du double du cours (1) du produit sur le marché mondial : la prise en charge par le territoire du prix du transport du coprah depuis les îles jusqu'au quai de débarquement du produit à l'Huilerie de Tahiti représente jusqu'au tiers des aides directes à l'achat du produit, sous forme de subventions à l'armateur. Le prix au producteur est ainsi passé de 13,5 F CFP en 1973 à 50 F CFP en 1982; au total, les interventions de la Caisse de soutien du coprah se sont élevées à 457 millions F CFP en 1980 et 331 millions F CFP en 1981 (en raison d'une baisse de la production d'environ 20 %).

b) *Les autres aides à la desserte maritime interinsulaire*

La desserte maritime interinsulaire constituant un service public, elle fait l'objet de la part du territoire d'un ensemble d'aides et de subventions qui servent à alléger les coûts de transport de certaines marchandises et à permettre la rentabilité de l'armement. En plus de l'aide au coprah qui vient d'être décrite, il faut mentionner l'aide (2) au transport des hydrocarbures qui représente en moyenne environ 5 F CFP par litre transporté et l'aide au transport des "produits de première nécessité" qui représente en moyenne 3 F CFP par kilogramme transporté. Au total pour 1980, l'ensemble de ces aides (y compris l'aide au transport du coprah) a coûté au territoire une somme d'environ 210 millions F CFP.

(1) Y compris la prime uniforme de 5 F CFP par kilo, versée depuis 1979 par le FADIP (Fonds d'aménagement et de développement des îles de la Polynésie française).

(2) En fait, ces aides sont modulées selon les distances de transport.

c) *La réforme communale*

Jusqu'en 1971, les seules "communes" de Polynésie (Papeete, Uturoa, Faaa et Pirae) regroupent environ 40 % de la population; la loi du 14 décembre 1971 va généraliser l'institution communale à l'ensemble du territoire, faisant passer le nombre des communes de 4 à 48. En même temps l'extension progressive à la Polynésie du code métropolitain des communes les dote de responsabilités accrues. En transformant en communes les simples relais pour l'Administration qu'étaient les anciens districts, les pouvoirs publics visaient divers objectifs étroitement liés dont l'un était d'instituer un contrepoids local à l'hypercroissance de Papeete en tenant mieux compte que par le passé des besoins des populations éloignées de la capitale. En même temps, cette réforme devait permettre aux habitants des communes d'intervenir davantage dans les affaires les concernant directement et faciliter la naissance d'une société politique locale plus responsabilisée (1). Dans l'ensemble, pour un bilan indiscutablement positif, on constate que la généralisation du système communal a entraîné un développement des services et des équipements d'intérêt local plus efficace et aussi mieux répartis géographiquement.

Parmi les conséquences de cette réforme, il a, d'autre part, été remarqué que les dépenses de fonctionnement qui représentaient environ 60 % des budgets avaient entraîné le recrutement d'un personnel communal assez important; le recensement des agents communaux permanents opéré au 1-1-1981 donne un total de 2 244 agents, soit 1 agent pour 62 habitants. Mais si on isole la commune de Papeete où les effectifs sont notoirement pléthoriques (625 agents permanents, 28 % du total) on compte en moyenne 1 agent communal pour 71 habitants, ce personnel se répartissant à peu près par moitié entre les services administratifs au sens large (secrétariat, état civil, affaires sociales, police, écoles...) et les services techniques (travaux d'entretien ou d'équipements exécutés en régie). Au niveau des équipements, il faut signaler aussi que la politique suivie par les communes a permis une modernisation indéniable des infrastructures : acquisitions foncières, achats de matériel et d'outillage, équipements scolaires et hydrauliques, routes et ponts, électrification ont représenté plus de 50 % des investissements. Malgré certaines difficultés dont la plupart proviennent du caractère récent de la réforme, insuffisances dans la gestion et faiblesse des ressources propres et de l'encadrement, des progrès ont été accomplis sur la voie correspondant au premier objectif de la réforme communale : donner aux habitants des archipels et des communes éloignées de la capitale, trop longtemps délaissés, de meilleures conditions de vie mais aussi des opportunités d'emplois et des responsabilités accrues dans la gestion de leur environnement économique et social.

d) *Une gamme d'autres moyens d'intervention*

Parmi les principaux moyens d'intervention dont se sont dotés récemment les pouvoirs publics et qui s'exercent dans un sens de "dissuasion" par rapport à l'agglomération de Papeete, il faut signaler la création d'un certain nombre d'organismes et fonds :

- le Fonds d'aménagement et de développement des îles de la Polynésie française - FADIP -. Ce fonds créé en 1979, a pour objet "*en favorisant le développement des*

(1) J. JACQUIER 1981.

activités économiques, sociales et culturelles dans les archipels éloignés et en soutenant la culture du coprah, de donner à leurs habitants les moyens de rester sur place et d'encourager les populations attirées par Tahiti à s'installer ou à se réinstaller dans ces archipels". Pour 1981, la dotation du FADIP a été de 11 millions F CFP provenant du FIDES. Dans les deux premières années de fonctionnement de ce fonds, 163 familles regroupant 910 personnes ont obtenu le bénéfice de l'aide au retour : d'autre part, un certain nombre de projets relatifs à la pêche, au tourisme, à l'aquaculture, à la perliculture et à l'artisanat ont été aussi aidés par le FADIP.

- le Fonds spécial d'investissement et de développement de l'agriculture et de la pêche (FSIDAP). Fonctionnant depuis 1974, ce fonds a un domaine d'intervention extrêmement vaste : réalisation ou rénovation d'ombrières horticoles, de plantations de café et de vanille, l'achat d'engrais, la création de parcs à poissons, l'aide aux bonitiers, l'aide aux coopératives perlières. Pour l'exercice 1981, le FSIDAP a bénéficié d'un crédit de 115 millions F CFP.
- le Fonds spécial pour le développement de l'industrie et de l'artisanat. Créé en 1978, ce fonds a pour objet de favoriser les actions individuelles ou collectives de développement des activités industrielles et artisanales par une aide financière incitative. Pour l'année 1981, sur 40 millions de F CFP d'autorisations de programmes, 24 millions ont été attribués au secteur artisanal dont une forte proportion d'entreprises localisées hors de Papeete.
- Fonds d'aide à l'habitat dispersé. L'objectif principal était d'améliorer le niveau général de l'habitat des îles lointaines largement délaissées jusqu'à présent alors que l'on connaît l'effort financier énorme réalisé à Tahiti dans ce même domaine. Le principe de cette aide ayant été adopté depuis déjà plusieurs années, c'est le fonds d'aide à l'habitat social qui le gère aujourd'hui par un double système de subventions et de prêts à intérêts pris en charge par le territoire. Selon les termes d'un rapport réalisé pour l'Assemblée territoriale (1), *"La politique générale de l'Office territorial de l'habitat social (OTHS) mériterait d'être complètement repensée dans le cadre précédemment évoqué d'un meilleur rééquilibrage au bénéfice des archipels. Il serait souhaitable d'abandonner la réalisation de lotissements importants à Tahiti et plus particulièrement en zone urbaine, et de concentrer l'effort sur l'habitat dispersé ou en faible densité en zone rurale et dans les archipels selon des modalités nouvelles à redéfinir pouvant notamment englober la notion d'allocation-logement."*

Cette politique de rééquilibrage des activités économiques en faveur des autres archipels peut se constater dans différents domaines : mais si, comme on l'a signalé dans les remarques d'ordre méthodologique, cet infléchissement de la politique est souvent difficile à estimer de façon globale, elle peut cependant se chiffrer dans certains secteurs de la vie économique. C'est ainsi par exemple qu'au niveau des dépenses liquidées par le service de l'équipement du territoire, l'effort important en faveur des "autres archipels" se traduit par une nette augmentation de ces dépenses en valeur relative comme en valeur absolue : par exemple en 1977 ces travaux représentaient un montant de 332 millions F CFP, soit une proportion de 24 % de l'ensemble des dépenses pour passer en 1981 à un montant de 540 millions CFP et une proportion de 38 % de l'ensemble des dépenses.

(1) J. VERNAUDON 1982.

Dans le secteur du tourisme, enfin, on a constaté comment les pouvoirs publics, par l'intermédiaire du code des investissements pouvaient orienter les investissements : ainsi, alors que jusqu'aux années 1970, le principal des investissements hôteliers, se faisait dans l'agglomération de Papeete, à partir des années 1970 les investissements hôteliers se localisèrent surtout en dehors de Papeete dans les îles de Moorea, Bora-Bora, Rangiroa etc. La répartition géographique de la capacité hôtelière se modifie sensiblement (1) : jusqu'en 1970, la capacité hôtelière de Papeete reste encore supérieure à 70 % de l'ensemble, celle de Moorea et des autres archipels restant inférieure à 30 %. À partir de 1973, ces proportions sont respectivement 60 % et 40 % pour évoluer jusqu'aux premières années 1980 pour lesquelles 52 % des chambres disponibles étaient localisées à Papeete, 48 % se trouvant dans les autres îles que Tahiti; ce rééquilibrage en faveur des archipels devant encore se poursuivre par les projets hôteliers importants notamment à Bora-Bora qui vont se réaliser dans les toutes prochaines années.

3) Les problèmes sociaux de l'urbanisation rapide

Il est hors de doute que le développement des activités du CEP, par les bouleversements qu'elles ont entraînés, est plus ou moins directement responsable de ces migrations de population vers l'agglomération de Papeete et de nombre de problèmes que ces migrations ont engendré. Notamment pour les communes de la périphérie, les insuffisances se sont vite révélées tant au niveau des infrastructures matérielles, logements, réseau urbain routier, viabilisation qu'au niveau des infrastructures sociales, écoles, dispensaires... sans compter naturellement les conséquences d'ordre social et familial qu'ont représentées dans la plupart des cas ces migrations massives : conséquences tant dans les lieux d'émigration - les îles des archipels - que dans les lieux d'immigration - la zone urbaine de Papeete.

Pour remédier à certaines des difficultés d'intégration des migrants polynésiens, l'intervention des pouvoirs publics s'est réalisée par l'intermédiaire d'un certain nombre de structures administratives. Le principal problème qui s'est posé de façon aiguë à partir des années 1965 a été celui de l'habitat spontané et insalubre. En effet, au cours des années 1960-1970, les processus d'urbanisation rapide ont engendré la formation d'habitat spontané et le plus souvent insalubre de type bidonville où s'est entassée au fil des années une proportion de la population immigrante assez élevée, généralement originaire des autres archipels. Certes, ces forces d'urbanisation-prolétarianisation n'ont jamais pris en Polynésie des aspects de type "Favela" comme on les rencontre un peu partout dans le Tiers Monde et notamment en Amérique du Sud, elles n'en ont pas moins posé aux pouvoirs publics un problème pour lequel certaines solutions de type habitat social ont été assez vite proposées. Compte tenu de l'élévation assez constante du niveau général des revenus, avec l'aide de divers organismes de financement ou prêteurs (SOCREDO, Caisse centrale de coopération économique, Caisse de prévoyance sociale, Caisse des dépôts et consignations, Fonds européen de développement) un vaste programme de lotissements de logements sociaux a été lancé dès les années 1965. Cette

(1) G. BLANCHET : la petite hôtellerie de tourisme en Polynésie française, Papeete, ORSTOM, 1980.

politique a été concrétisée par la création du Fonds spécial d'habitat social en 1967. Au total, sur une période d'une quinzaine d'années environ 2 200 logements sociaux ont été construits. Parfois en butte à quelques critiques - insuffisance d'équipements sociaux et surtout coût élevé du programme - ces lotissements sociaux semblent avoir correspondu à un réel besoin continu et permanent, puisque aujourd'hui au début de 1983, la demande pour de tels types de logements ne semble pas se ralentir : près de 2 500 demandes seraient enregistrées en attente d'un logement social. D'autre part, à la demande de l'OTHS une étude faite par la SETIL vient d'être réalisée (fin 1982) : elle montre que ce programme de logements sociaux semble n'avoir eu aucun effet sur la résorption des bidonvilles : ceux-ci restent extrêmement nombreux dans l'agglomération de Papeete : environ 24 % des logements pour l'ensemble de l'agglomération ; cette proportion est assez variable selon les communes, la plus forte pour la commune de Papeete (36 %), encore très élevée pour la commune de Faaa (24 %) dont la croissance démographique a été très élevée au cours des quinze dernières années, plus faible pour les communes comme Pirae ou Arue (11%) dont l'urbanisme semble avoir été mieux programmé.

Tableau 77
Les lotissements sociaux dans l'agglomération de Papeete.

COMMUNE	ANNEE	NOM DU LOTISSEMENT	SUPERF. TERRAIN (M2)	NB. LOGEMENTS	CONDITIONS D'ACCES	ORGANIS.	FINANCEMENT MONTANT (OOOF)	GESTIONN.
ARUE	1983	ERIMA	70110	60	LOC. VTE 25 ANS	OTHS	1.090.000	SETIL 136 LGTS SUR TRANCHE LANCEE + 179 SUR AUT. TERR. 7000 M2.
FAAA	1962	VALAHA	46400	78	LOC. VTE 15 ANS	SETIL	32.971	SETIL
	1964	SOCREDO-PAMATAI	105000	181	LOC. + PRIM. VTE	SOCREDO	160.500	SOCREDO
	1971	HEIRI	101646	236	VENTE CREDIT 10-12-15 ANS	SOCREDO	371.000	
	1973	PUURAI		357	- LOC. SIMPLE - ACC. A LA PROPR.	SETIL	489.787	SETIL
	1976	PETEA	390700	147	LOC. VTE 15 ANS	FSH- OTHS	293.000	SETIL
MAHINA	1977			225	LOC. VTE 25 ANS	OTHS	842.000	SETIL
	1981			71	LOC. VTE 25 ANS	OTHS	350.000	SETIL
	1983	TEROMA	21027	120	LOC. SIMPLE	CPS		CPS
	1972	FAEROI	100000	123	VENTE CREDIT 10-12-15 ANS	SOCREDO/ FSH	233.000	SOCREDO
	1974	MATAVAI	71845	6 REAL.	LOC. SIMPLE	CPS	28.000	CPS POTENTIEL : 23 LOTS
PAEA	1981	BAIE DE MATAVAI	24000	47	LOC. VTE 15 ANS	CPS	120.000	CPS
	1981	CPS	25741	44	LOC. VTE 25 ANS	OTHS	227.000	SETIL
	1983	TE PUHAPA	28000	29	LOC. VTE 25 ANS	OTHS/ETAT COMMUNE	139.000	SETIL
PAPEETE	1982	TAUPEAHOTU	9200	40	LOC. SIMPLE	OTHS/ETAT	230.000	SETIL TERRAIN ACQUIS : 16 HA
	1983	CITE TRANSIT CHIN FOO	36840	24	LOC. AVEC PROM. VTE	SOCREDO	6.300	SOCREDO
PIRAE	1963	HAMUTA	7500	85	LOC. VTE 15 ANS	FSH	351.000	SETIL
	1978	NAHOPATA	61754	147	VTE CREDIT 10-12-15 ANS	SOCREDO	291.000	SOCREDO
PUNAAUIA	1973	PUNAVAI PLAINE	65079	195	LOC. VTE 25 ANS	OTHS	725.000	SETIL
	EN PROJET	TAAPUNA	92562	60	LOC. VTE 15 ANS	OTHS/TERR. COX/SOCR.	74.000	SETIL
TAIARAPU E.	1980	NAIRE NU	135300	50	LOC. VTE 25 ANS	SOCREDO/ OTHS	167.000	SETIL
	1981	TAHINA	22443	2319			6.220.558	
UTUROA (ISLV)			1415147					
TOTAL								

Tableau établi par Monsieur G. TETIARANI, géographe.

Cette permanence dans l'importance du phénomène bidonville-habitat insalubre est assez remarquable pour qu'il nécessite une analyse même succincte. En effet, si on peut aisément comprendre l'émergence et le développement des bidonvilles dans la décennie 1960-1970 par l'importance des flux de migrants en provenance des autres archipels et les difficultés liées à l'urbanisation rapide pendant cette période, comment expliquer que ces quartiers d'habitat

spontané se retrouvent aujourd'hui, en même place pour la plupart et pratiquement toujours aussi peuplés, alors que pendant ce temps, le niveau de vie de l'ensemble de la population urbaine a plus que doublé, les emplois ont été multipliés par 1.8 et l'agglomération s'est largement étendue le long de la plaine côtière de Mahina à Punaauia et dans les vallées adjacentes. Cette analyse va mettre en évidence certaines caractéristiques assez spécifiques des bidonvilles de Papeete, la nature des lotissements de logements sociaux et la façon assez particulière dont ceux-ci semblent s'intégrer dans le contexte socio-économique du développement du territoire.

Des différents critères généralement retenus pour déterminer les bidonvilles, ceux qui ont semblé pertinents aux experts chargés d'en faire l'inventaire dans l'agglomération de Papeete ont été les suivants :

- faible niveau général des revenus des habitants du bidonville;
- forte densité d'habitat;
- pauvreté des matériaux de constructions;
- insalubrité des logements;
- statut juridique incertain dans l'occupation du sol.

Bien qu'il soit conceptuellement difficile de classer ces critères, quelques données d'enquête (1) permettent toutefois de montrer que, de tous ces critères pertinents, c'est le dernier qui est prévalent. En effet, le niveau général des revenus (proche du SMIG (2) fréquence élevée de voitures, télévision etc.), la densité d'habitat (6.5 par logement, soit 9 m² par personne), la nature des matériaux de construction (relativement adaptée au climat) l'insalubrité des logements (fréquence de la présence d'eau courante, plus souvent l'évacuation des eaux usées et les sanitaires laissent à désirer), semblent des caractéristiques qui sont individuellement possibles à corriger, compte tenu du niveau général des revenus : mais, par contre, c'est leur présence collective liée à la dernière des caractéristiques, l'incertitude concernant le statut juridique dans l'occupation du sol et du logement qui semble véritablement le point essentiel. En effet, si les occupants de ces logements avaient un titre définitif d'occupation, très souvent par l'intermédiaire d'organismes d'aménagement collectif, sur l'initiative de la commune par exemple, avec l'aide de prêts ou de subventions diverses, il serait relativement facile de remédier à telle ou telle forme d'insalubrité (accès aux parcelles, tout-à-l'égout, électrification etc.), les habitants de ces logements eux-mêmes pourraient peu à peu y faire face. Mais cette absence de statut juridique précis dans l'occupation du sol et du logement dont il est le plus souvent facile de retracer l'origine à travers les diverses étapes de constitution du quartier qui est devenu le bidonville, semble liée à certaines caractéristiques du système foncier venant soit de la société polynésienne elle-même soit de l'histoire du peuplement de la zone de Papeete (3).

(1) Enquête SETIL sur le quartier Laroche en 1975.

(2) Une proportion non négligeable d'occupants de ces bidonvilles sont propriétaires terriens dans les îles dont ils sont originaires.

(3) Il arrive que le propriétaire du quartier lui-même habite le bidonville dont les premiers occupants ont pu être des parents et amis. Dans certains cas aussi, ce sont les églises, catholique et protestante, qui sont propriétaires des terrains où se sont installés les bidonvilles : les premiers occupants ayant reçu l'autorisation de s'y installer à titre d'aide sociale.

Mais c'est ce même problème d'accession à la propriété des logements dans l'agglomération de Papeete qui semble à l'origine des ambiguïtés résultant du programme de développement de logements sociaux dans la même zone. En effet, avec quelques années de recul, ce programme semble ne pas avoir correspondu aux objectifs que les pouvoirs publics lui avaient assignés : le fait que, d'une part, il y ait toujours la même quantité ou même davantage de demandes de logements sociaux et que, d'autre part, la population dans les bidonvilles ne diminue pas, montre que ce programme, non seulement n'a pas eu les effets correctifs sur l'habitat que l'on attendait de lui mais que, d'une certaine façon, il a probablement eu tendance à renforcer le pouvoir d'attraction de l'agglomération urbaine, pouvoir d'attraction que par ailleurs, les pouvoirs publics s'acharnent à combattre par les différents moyens qui ont été inventoriés dans les paragraphes précédents.

En effet, pour un Polynésien et particulièrement pour un non-originaire de Tahiti qui, s'il possède des droits fonciers sur des terres dans son île natale - *fenua* - n'en possède pas dans l'agglomération de Papeete, se faire attribuer un logement social en location-vente est le moyen le plus facile et surtout le plus économique pour accéder à la propriété. Ce logement ne peut théoriquement être loué avant d'être entièrement payé, mais peut être ensuite loué, vendu ou occupé par le propriétaire, ses parents ou descendants. Compte tenu du prix très élevé des terrains à construire dans l'agglomération et du niveau aussi élevé des tarifs de location, l'acquisition d'un logement représente un capital important, source éventuelle de revenus réguliers et continus pour, par exemple, l'habitant d'un archipel qui compte prendre sa retraite ou revenir au "*fenua*", après quelques années de travail salarié à Papeete.

De la part des responsables de ce secteur, une prise de conscience d'une part de l'effet d'attraction pour Papeete que représente la construction de logements sociaux dans l'agglomération et, d'autre part, de la quasi-absence d'effets que ces programmes ont eue sur la résorption des bidonvilles va avoir pour conséquence un certain infléchissement de la politique dans ce domaine (1) : il est prévu notamment un programme d'opérations de rénovation des bidonvilles : les occupants de ces bidonvilles étant placés dans des cités de transit, pendant le temps où s'opère la rénovation de leurs quartiers, (c'est-à-dire l'opération de destruction-construction) en attendant d'être réinstallés dans leur quartier rénové. Ce type d'aménagement qui implique la maîtrise du sol (accord du ou des propriétaires, acquisition foncière par la commune ou expropriation pour cause d'utilité publique) a été testé sur un quartier d'une trentaine de logements situés près de l'embouchure de la Fautaua. Semblant répondre au faisceau d'objectifs visés, ce type d'opération va être multiplié dans les années à venir en particulier sous l'égide de l'OTHS, parallèlement à des programmes plus réduits de construction de logements sociaux d'un type classique.

(1) Dans un débat budgétaire à l'Assemblée territoriale (7-1-83), à propos du remboursement par l'OTHS de prêts consentis par la CCCE pour l'habitat social, un conseiller, P. HUNTER a fait l'interpellation suivante "*Plus il y a de logements sociaux, plus il y a de demandes : la majorité pourrait-elle étudier une autre formule pour venir en aide à ces familles malheureuses?*".

Parmi les autres retombées indirectes mais défavorables de l'implantation du CEP, il faut bien mentionner le chômage, encore que ce phénomène se présente en Polynésie sous des aspects peut-être assez différents de ce que l'on est habitué à appeler sous ce même vocable, par exemple, en France métropolitaine. Pour l'agglomération de Papeete, le chômage est évidemment la conséquence, d'une part, de l'afflux excessif d'insulaires attirés par la possibilité d'y trouver des emplois et aussi par l'ensemble du contexte que l'on pourrait appeler socio-culturel propre à la ville (cinémas, boutiques, sports, etc.), d'autre part de l'arrivée sur le marché du travail de catégories de jeunes qui ont grandi et étudié en ville (descendants de parents arrivés eux-mêmes en ville depuis plus ou moins longtemps : migrants de la première et deuxième génération) et qui sont souvent insuffisamment formés sur le plan professionnel. En l'absence de législation sociale prenant en compte les chômeurs, les statistiques dont dispose l'Office de la main-d'œuvre sont notoirement peu fiables : plutôt que de véritables chômeurs, ce sont des demandeurs d'emplois potentiels que l'on a estimés pour l'année 1979 à un chiffre situé entre 7 000 et 8 000 : *"C'est dans un groupe intermédiaire entre un groupe parfaitement moderne vivant en économie de marché en ville et un groupe presque entièrement traditionnel en zone rurale, estimé à 30 % de la population active et se distinguant par une auto-consommation partielle, un habitat en bidonville urbain et un salariat temporaire que le nombre de chômeurs non recensés est probablement considérable"* (1). À noter aussi le rôle nouveau joué par les "chantiers de développement" créés en 1980; en 1981, 88 de ces chantiers ont permis d'offrir à 1 534 personnes un travail d'une durée limitée, d'utilité communale ou collective, rémunérée au SMIG. Mais le marché du travail a ceci de particulier, c'est qu'un certain nombre de structures tenant à la société polynésienne elle-même assurent au moins partiellement et temporairement l'accueil des travailleurs ayant perdu leur emploi ou celui de ces jeunes sortant peu ou mal qualifiés des systèmes éducatifs. La première de ces structures est la famille qui joue à travers des emplois d'aides-familiaux, notamment dans certains secteurs comme le commerce, un rôle d'amortisseur par rapport au marché du travail. La deuxième est le secteur dit de "production traditionnelle", surtout coprah et pêche, qui est l'autre pôle, en dehors du secteur moderne, dans ces mouvements de va-et-vient que connaissent beaucoup de travailleurs polynésiens au cours de leur existence. Mais la différence de niveaux de vie qui continue à exister entre travailleur du secteur traditionnel et travailleur du secteur moderne et qui probablement même tend à s'accroître, fait que se maintient en permanence un volant de main-d'œuvre à la recherche d'un emploi salarié. L'existence de ce réservoir de travailleurs pourrait, à la limite, créer de graves tensions sur le marché du travail débouchant éventuellement sur un plan politique si les structures de type traditionnel, plus souples que celles du secteur moderne, ne les prenaient plus ou moins temporairement en compte. Mais que réserve le futur dans ce domaine : la "désintégration de la famille traditionnelle" dont il est si souvent question aujourd'hui quand il s'agit de caractériser l'évolution sociale de la Polynésie, permettra-t-elle à l'avenir la continuation de ce qui fonctionne actuellement dans le domaine du chômage comme une sorte de substitut à une législation sociale de type moderne?

(1) Bulletin de la chambre de commerce et de l'industrie : décembre 1979.

Les prévisions qui avaient été retenues lors de l'élaboration du VII^e plan permettent de situer le problème du chômage dans le contexte général : pendant chacune des années du plan 1976-1981, ce sont quelques 2 000 jeunes qui arrivent sur le marché du travail : cela signifie que, même en tenant compte des départs à la retraite - environ 300 annuellement - il faut pour les accueillir créer environ 1 700 emplois nouveaux par an soit au total 8 500 pour la période quinquennale, c'est-à-dire plus de 20 % de l'ensemble des emplois existant aujourd'hui.

4) Poursuite de l'effort d'équipement et d'infrastructure dans la zone urbaine de Papeete

Durant cette période, les pouvoirs publics à travers les différents budgets dont ils disposent vont poursuivre activement leur politique de développement des infrastructures et des équipements de l'agglomération de Papeete, encore que, comme on l'a vu précédemment, ces efforts ne se font plus quasi exclusivement au profit de Tahiti et qu'un effort soutenu d'équipement soit réalisé dans les "autres archipels". Dans l'agglomération, parmi les principaux travaux réalisés, il faut citer :

- la nouvelle route dite de "dégagement ouest" (RDO) ou "route des collines" qui assure la liaison entre Papeete et l'aéroport de Faaa à travers les collines situées à l'ouest de la ville, et son prolongement vers Punaauia - échangeur de Faaa,
- le revêtement des routes de ceinture ouest et est,
- la rénovation et l'élargissement de l'avenue du Prince Hinoï,
- diverses écoles primaires notamment dans les nouveaux lotissements de la banlieue de Papeete (Puurai, Mahina, Pirae),
- CES de Faaa, collège d'enseignement secondaire de Taaone, bâtiments de l'École normale, du service de l'Économie rurale, Sûreté,
- construction du palais de justice et du musée de Tahiti et des îles,
- canalisation de la rivière Fautaua et de la rivière Tipaerui,
- canalisation des rivières Punaruu et Tamaruu,
- aménagement des cours et des berges des rivières Hamuta, Potiai, Vairamarama, Vaite et Mahaena,
- électrification du Mont-Marau (antenne de télévision),
- modernisation et extension du réseau téléphonique et construction du nouvel hôtel central des Postes sur le front de mer,
- Port autonome de Papeete; allongement de la digue de protection de Fare-Ute à Motu-Uta et le remblaiement des nouveaux terre-pleins,
- l'effort d'équipement se poursuit pour dégager des superficies destinées à recevoir les nouveaux investissements industriels : parmi les zones à vocation industrielle, la vallée de la Tipaerui est déjà trop encombrée et ses possibilités d'extension très limitées, aussi l'aménagement de deux nouvelles zones à vocation industrielle est-il mis en chantier : l'extension de la zone de Fare-Ute sur 13 hectares et la vallée de la Punaruu.

Aussi bien vis-à-vis des détracteurs de la France pour ses activités atomiques dans l'océan Pacifique que vis-à-vis des touristes que l'on cherche à attirer toujours de plus en plus nombreux en Polynésie, les pouvoirs publics de la métropole comme les responsables politiques du territoire semblent avoir à cœur de faire de la Polynésie une vitrine flatteuse et prospère de cette "France australe". Dans ce domaine où semblent converger aussi bien

les intentions et intérêts de la métropole que les aspirations des élites locales, on pourrait citer un certain nombre d'interventions sur l'environnement urbain qui frôlent parfois le somptuaire : ainsi en est-il, par exemple, du nouvel hôtel des Postes et de certains équipements sportifs mais ce sont ces aménagements qui avec les nombreux bâtiments publics édifiés depuis les années 1970 donnent à la ville son nouveau visage : le front de mer, l'Office du tourisme, les maisons des jeunes de Paofai et de Pirae, l'aéroport de Fa'aa-Tahiti, l'hôpital de Mamao, l'Assemblée territoriale, le "palais du gouverneur", le palais de justice, le boulevard du Prince Hinoï sont autant de témoins de cette nouvelle "modernité" qui, en correspondance avec la restructuration du centre commerçant de la ville, financée, elle, par le secteur privé (centre Vaima, Fare Tony etc.) font de la vieille cité de la reine Pomaré une capitale véritablement contemporaine.

III - LE SECTEUR PRIVÉ ET SES INVESTISSEMENTS

À analyser l'histoire économique de la Polynésie française et de sa capitale, une première réflexion peut s'imposer, tendant à attribuer à l'État par l'entremise de son statut d'employeur et de sa politique d'investissements publics un rôle moteur dans la croissance de l'agglomération de Papeete. Derrière la "locomotive" que représente l'État, son administration, et les entreprises publiques (le port, l'aéroport, l'OPT, le CEP etc.) s'engouffrent toutes les entreprises privées, le commerce et autres services pour aboutir à cette capitale trop grande, à la croissance trop rapide et excessive, une presque "mégalo-pole" par rapport à ce petit territoire éclaté en cinq archipels et cent vingt îles. En fait, cette vision simpliste mérite d'être nuancée dans la mesure où, en magnifiant le rôle de l'État, elle tend à sous-estimer certains des mécanismes qui ont conditionné le développement de l'agglomération de Papeete, et cela notamment à travers l'émergence de l'épanouissement d'un secteur privé omniprésent, actif et prospère, l'impact politique d'un tel phénomène pouvant avoir à son tour une influence sur l'évolution des structures politico-économiques du territoire. Le secteur privé est de très loin le premier employeur de l'agglomération de Papeete : pour l'année 1977, celle du dernier recensement, il représentait à peu près exactement les deux tiers des emplois soit 17 400 emplois pour 8 600 emplois du secteur public sur un total de 26 000 emplois. Le tableau suivant donne par branche d'activité pour cette même année le nombre d'emplois dans l'agglomération et pour l'ensemble de la Polynésie française.

Comme l'essentiel des emplois du secteur public se regroupe dans le poste Services, on peut chiffrer le poids des différentes branches du secteur privé dans la vie économique de l'agglomération : environ 10 600 emplois, soit 61 % des emplois du secteur privé, dans le secteur tertiaire, dont 34.5 % pour la seule branche "commerce, banque, assurance"; 5 600 emplois, soit 32 % pour le secteur secondaire, essentiellement bâtiments et industries, les deux sous-branches étant d'importance équivalente en ce qui concerne l'emploi, et 1 100 emplois soit 7 % pour le secteur primaire, essentiellement pêche et maraîchage (1).

(1) À noter en passant le rôle important de l'emploi des femmes dans la vie économique de l'agglomération de Papeete : environ 33% des emplois pour l'ensemble des deux secteurs privé et public ; la proportion est évidemment très variable selon les branches : dans la branche "commerce, banque, assurance", l'emploi féminin représente plus de la moitié des emplois, soit environ 52 %.

Tableau 78
Structure de l'emploi par branche d'activité en 1977 pour l'agglomération de Papeete et la Polynésie française.

	Agglomération Papeete			Ensemble Polynésie Française			% Papeete / Polynésie
	Ensemble	H	F	Ensemble	H	F	
Agriculture, pêche Élevage, forêt	1061	966	95	7462	6671	791	16
Industries extrac- tives	46	45	1	142	141	1	32,5
Bâtiment/T.P.	2788	2698	90	4326	4222	104	64,5
Eau-Electricité	244	219	25	325	298	27	75
Industries manu- facturières	2559	2029	530	3298	2475	823	77,5
Transports, entre- pôts, communica- tion	2420	2038	382	2932	2476	456	82,5
Commerce Assurances	6022	2912	3110	7883	3989	3894	76,5
Services	10774	6380	4394	16622	10422	6200	65
Activités mal désignées	43	32	11	68	54	14	63
TOTAL	25957	17319	8638	43058	30748	12310	60,5
dont agents de l'Etat (1)	8573	6085	2488	13852	10237	3615	62

(1) Fonctionnaires, ouvriers de l'Etat, agents des collectivités locales, militaires de carrière, police.

Source : Recensement de 1977.

Le dynamisme du secteur privé a été mis en évidence dans la première partie de cet article, lors de la brève analyse de l'évolution économique du territoire au cours des vingt dernières années : c'est aussi ce dynamisme, notamment dans le secteur tertiaire, se traduisant comme on l'a vu au niveau des emplois, qui est une des causes principales du développement de l'agglomération de Papeete : ce dynamisme semble d'ailleurs se perpétuer, malgré quelques à-coups dans les toutes dernières années, comme un certain nombre d'indices permettent de le constater.

La patente étant en Polynésie un impôt payé aussi bien par les professions libérales que par les entreprises privées quelles que soient leurs activités, le nombre de patentés semble un assez bon indice de la vitalité du secteur privé. Tandis que pour l'année 1966, le nombre de patentés était de l'ordre de 2 600 (1) pour les années les plus récentes, le nombre des patentés a évolué comme suit :

Tableau 79
Nombre de patentés.

Années	Nombre de Patentés
1976	4.480
1977	4.874 (+ 8,8 %)
1978	5.458 (+ 11,9 %)
1979	6.231 (+ 14,2 %)
1980	6.994 (+ 12,2 %)
1981	7.770 (+ 11,1 %)

soit une augmentation de près de 73 % en cinq ans (2). L'accroissement assez régulier du nombre de patentés, de 9 à 14 % selon les années semble bien témoigner de la santé de ce secteur économique au cours des cinq dernières années.

Dans le même ordre de faits, on peut signaler le développement rapide des activités bancaires sur le territoire dans son ensemble mais avec une localisation très marquée à Papeete : pendant très longtemps, la Banque de l'Indochine a eu un quasi-monopole sur les activités bancaires en Océanie française ; monopole qui allait très loin puisque cette banque servait d'institut d'émission pour la France océanienne. Pourtant, très vite d'autres banques développèrent leurs activités : l'essor de la SOCREDO est à lui seul assez représentatif de l'expansion du secteur privé en Polynésie. Le Crédit de l'Océanie, a été constitué en 1959 avec participation du territoire et de la CCCE. Sa vocation : consentir des prêts modérés à l'habitat, à l'artisanat, au commerce et à la petite industrie. Ses organismes de tutelle le dotant de moyens d'intervention de plus en plus larges afin de promouvoir, sous toutes ses formes, le développement économique du territoire, il devient en 1966 Société de crédit et de

(1) Une même personne pouvant payer plusieurs patentes, le nombre des patentés semble plus pertinent que celui de patentes.

(2) Lettre de la CCI 1982.

développement de l'Océanie (SOCREDO). Ses fonctions de banque de dépôt et de crédit se diversifient et elle tend en s'émancipant de ses tutelles métropolitaines à devenir la banque de développement du pays.

Le tableau suivant permet de retracer la croissance spectaculaire des activités de cette banque au cours des vingt dernières années.

Tableau 80
Activités de la SOCREDO.

Année	Nombre de comptes de dépôt	Montant des dépôts en millions FCFP	Nombre de prêts consentis dans l'exercice	Montant des prêts en millions FCFP
1960	3.200	50	169	41
1966	4.600	297	872	246
1977	27.500	3.170	2.421	2.048
1981	53.500	9.460	5.843	6.091

Au total depuis 1959 jusqu'à fin 1981, 40 700 prêts ont été accordés pour un montant global d'avances de plus de 30 milliards.

D'autre part, on a assisté en 1969 à la création d'une deuxième banque privée (la première étant Indo-Suez), la Banque de Tahiti (1) et en 1973, celle d'une troisième, la Banque de Polynésie (2), créations qui sont autant de preuves de la vitalité de ce secteur dans le territoire. La multiplication du nombre de comptes atteste d'ailleurs d'une certaine continuité dans l'expansion de ce secteur. Au total, pour l'ensemble des banques au 31-6-1982, il y a 52 700 comptes à vue de particuliers sur un nombre total de comptes de 131 600 (comptes à vue, comptes d'épargne et comptes à terme). Rien que pour l'agglomération de Papeete, on ne compte pas moins de 30 guichets (sièges sociaux et succursales) pour les quatre banques de la place. C'est pourquoi on a pu avancer que *"le territoire est aussi largement "bancairisé" que la métropole"* (3).

(1) Sur participation du Crédit Lyonnais, de la Bank of Hawaiï et de financiers locaux.

(2) Sur participation de la Société Générale, de la First National City Bank (qui s'est retirée depuis) et d'un homme d'affaires de la place.

(3) J. VERNAUDON 1982 n° 12.

A - Les investissements du secteur privé

Les investissements du secteur privé comprennent, selon la terminologie de la comptabilité nationale, à la fois ceux des "ménages" et ceux des entreprises. Le tableau suivant qui montre le poids respectif des investissements du secteur privé par rapport aux investissements du secteur public, confirme l'importance du rôle du secteur privé dans l'économie polynésienne. Dans les processus de recyclage des salaires distribués, de l'achat des biens et services dont on sait qu'ils proviennent en majeure partie du secteur public, le secteur privé est plus qu'une simple courroie de transmission grâce notamment aux effets de multiplicateur qui, malgré l'étroitesse du tissu économique et du marché intérieur, se propagent dans les différentes branches de l'économie.

Tableau 81

Investissements publics (1) et privés (2) en Polynésie française (3) (en millions de F CFP).

Année	Investissements		Total	Année	Investissements		Total
	Publics	Privés			Publics	Privés	
1962	537	810	1347	1972	1558	3800	5358
1963	462	1528	1990	1973	1822	5466	7288
1964	1029	2251	3280	1974	2082	14008	16090
1965	939	2396	3335	1975	2706	10771	13477
1966	1073	1653	2726	1976	3092	12675	15767
1967	1770	2278	4045	1977	2801	17213	20014
1968	1965	2995	4960	1978	4675	20131	24806
1969	2056	3203	5259	1979	4570	20856	25426
1970	1357	3523	4880	1980	4943	22430	27373
1971	1666	3875	5541				

- (1) Les investissements publics comptabilisés dans ce tableau ne comprennent pas les investissements du CEP.
- (2) Les investissements privés comprennent ceux des entreprises publiques telles que Port-Autonomie, OCP etc.
- (3) D'après documents INSEE et ITSTAT.

En dehors de l'équipement courant, correspondant aux normes de la société de consommation contemporaine (automobile, électroménager, électronique), les investissements des ménages concernent principalement le logement, c'est-à-dire le secteur du Bâtiment et des Travaux publics. On sait par ailleurs l'importance que les habitants de Polynésie et en particulier ceux de Papeete attachent à leurs logements et les normes extrêmement contraignantes qui conditionnent le plus souvent le choix de ce logement : maison individuelle avec garage, véranda, jardin et parties annexes au logement. L'accès à la propriété individuelle du logement est le souhait évident de tous les originaires, situation qui n'est cependant réalisée que dans environ 65 % de cas pour les résidents de la zone urbaine de Papeete (1). Dans le même ordre de faits, la construction de logements individuels destinés à la location représente un investissement très valorisé en raison de la forte demande de locations consécutive à l'afflux d'éléments non originaires du territoire depuis l'implantation du CEP en 1963-1964 et le niveau élevé du prix des locations.

Aussi, la construction de logements neufs représente-t-elle un secteur extrêmement actif pour les entreprises du bâtiment depuis 20 ans : cette activité peut se suivre grâce au nombre des permis de construire qu'il est obligatoire pour les îles du Vent d'obtenir du service de l'Urbanisme (2) avant de construire un logement neuf.

Tableau 82

Nombre de permis de construire de logements neufs délivrés
pour les îles du Vent (Tahiti et Moorea).

Année	Moyenne annuelle
1965-1969	1 136
1970-1974	977
1975-1979	985
1980	1 195
1981	958
1982	910

Comme on le voit, la construction de logements a connu une très forte expansion, notamment dans les années 1965-1969, consécutive à l'implantation du CEP c'est-à-dire à l'arrivée sur le territoire de nombreux employés et cadres métropolitains qu'il a fallu loger dans la zone urbaine. Mais cette demande en dépit de quelques périodes de ralentissement (1972-1973, 1978) semble rester forte en permanence; au cours des dernières années, elle est relayée par les besoins en logements résultant de l'accroissement naturel de la population et de l'arrivée sur le marché du travail de la catégorie des 20-34 ans qui représente depuis 1977 plus de 15 % de la population.

(1) Résultats INSEE du recensement de 1977.

(2) Données du service de l'Aménagement et de l'Urbanisme.

Pour l'agglomération de Papeete (1), ces demandes représentent en moyenne 73 % de l'ensemble des permis de construire demandés pour les îles du Vent (Tahiti et Moorea).

Pour la période 1970-1974, ces investissements des ménages représentent un montant croissant au cours des années, d'environ 1 500 à environ 2 000 millions F CFP et pour la période 1974-1979, un montant qui passe d'environ 2 000 à plus de 3 000 millions F CFP, la croissance du montant des investissements correspondant en partie à l'inflation, en partie à l'amélioration et à la modernisation des types d'habitat. Compte tenu de ces éléments, ces investissements atteignent pour 1981-1982, un montant annuel dépassant largement 5 milliards F CFP. Dans ce domaine, il ne faut pas omettre de signaler combien ce secteur de construction de logements a été fortement aidé par l'ensemble des établissements de crédit, cet énorme effort de financement ayant été largement soutenu par les grands organismes fonctionnant sous l'égide de l'État : Caisse centrale de coopération économique, FIDES, Caisse des dépôts et consignations. Les crédits octroyés dans ce secteur ont été en moyenne annuelle :

- 630 millions F CFP pour la période 1970-1974.
- 1 655 millions F CFP pour la période 1975-1979.
- 3 630 millions F CFP pour la période 1980-1981.

Tableau 83

Nombre de permis de construire de logements neufs délivrés en 1979-1980-1981 dans les sept communes composant l'agglomération de Papeete.

	1979	1980	1981	Total	Moyenne sur 3 années
Mahina	106	118	130	354	118
Arue	34	51	59	144	48
Pirae	92	89	63	244	81
Papeete	130	206	127	463	154
Faaa	129	141	109	379	126
Punaauia	122	152	151	425	142
Paea	87	140	64	291	97
Total Agglomération	700	897	703	2300	767
Iles du Vent	992	1195	958	3145	1048
% Agglomération I. du Vent	71 %	75 %	73 %	73 %	73 %

Sources : Service de l'Aménagement et de l'Urbanisme.

- (1) Ces chiffres n'expriment que des ordres de grandeur, puisque, d'une part, une certaine proportion de permis ne sont pas suivis, au moins immédiatement, de la construction des logements correspondants et que d'autre part, un certain nombre de logements, 10 à 15% selon les estimations, sont construits sans que des demandes régulières de permis aient été faites.

B - Les investissements des entreprises

Les investissements des entreprises concernent aussi bien l'équipement que les stocks et le financement du fonds de roulement. Si le montant des stocks et des fonds de roulement suit plus ou moins le rythme de l'inflation et les données de la conjoncture à court terme, les investissements en équipements permettent de suivre l'expansion de l'appareil productif dans son ensemble. Le tableau suivant permet de chiffrer au moins approximativement le montant des investissements assuré par le secteur privé et son évolution au cours de la période 1962-1980 : la lecture du tableau doit naturellement tenir compte des données concernant l'inflation, celle-ci ayant fortement varié selon certaines sous-périodes tandis que, comme on l'a vu au cours du paragraphe précédent, l'investissement des ménages, correspondant aux besoins en logements s'est avéré relativement régulier, avec des à-coups de relativement faible amplitude. De leur côté, les investissements des entreprises ont été fortement dépendants de l'évolution de la conjoncture générale et notamment des variations dans les transferts de la métropole, eux-mêmes liés aux changements dans la politique du CEP.

D'après les données INSEE, Institut d'émission outre-mer et ITSTAT, consécutive à l'arrivée et à l'implantation du CEP en 1963, l'accélération dans la formation du capital qui triple en valeur de 1962 à 1965 (en période de très faible inflation, moins de 5 % par an) correspond pour l'essentiel à de nouveaux équipements : investissements immobiliers, équipements complémentaires des unités de production existantes, création d'entreprises adaptées à la demande nouvelle et surtout d'entreprises temporaires de génie civil qui réalisent les installations du CEP tant à Papeete que sur les atolls choisis comme bases. Après la pause qui suit les premières expérimentations nucléaires en 1967-1968, on assiste en 1969-1970 à une relance des activités du CEP (1) qui est suivie d'une reprise des investissements immobiliers et d'équipement. Après une nouvelle pause, en 1974, l'activité redevient fébrile pour préparer les prochaines campagnes du CEP qui vont se faire dorénavant en essais souterrains, l'ensemble se situant dans une ambiance d'inflation rapide consécutive à la première crise pétrolière (2).

D'autre part, cette dernière période est aussi celle pendant laquelle les investissements progressent rapidement dans l'hôtellerie (les chambres nouvelles mises en service passent de 50 en 1972 à 222 en 1973 et 410 en 1974), et dans le commerce : surtout dans l'agglomération de Papeete, les concours apportés par les établissements de crédit à la construction d'immeubles à usage commercial (bureaux, magasins, grandes surfaces) ont très notablement augmenté en 1975-1976-1977 : des promoteurs privés français et étrangers y ont entrepris d'installer plusieurs centres commerciaux : centre Vaima, Fare Tony etc.

(1) De 1969 à 1970, les salaires distribués par l'Administration augmentent de 30 %, les achats de biens et services sont multipliés par un peu plus de deux, dont près de 90 % sont le fait du CEP.

(2) Le taux d'inflation dépasse 15 % pour toute cette sous-période et en raison du renchérissement des matières premières importées, le coût des travaux atteint une hausse de 25 % en 1974 et 1975.



FAAA. Des investissements importants pour le tourisme : l'hôtel Beachcomber. (cl. J.CHAMPAUD. 1981)

Tableau 84

Les investissements du secteur privé en Polynésie française (1) (en millions F CFP).

	Entreprises			T		Entreprises			T
	Ménages Bât.	BTP	Equip.			Ménages Bât.	BTP	Equip.	
1962	247	85	491	823	1972	710	1.390	1.700	3.800
1963	300	460	768	1.528	1973	1.430	1.780	2.256	5.466
1964	600	319	1.332	2.251	1974	1.991	3.200	8.817	14.008
1965	700	996	700	2.396	1975	2.568	3.585	4.618	10.771
1966	450	296	907	1.653	1976	2.816	6.800	3.159	12.775
1967	530	802	946	2.278	1977	3.872	11.906		15.778
1968	610	1.135	1.250	2.995	1978	4.418	12.997		17.415
1969	570	1.452	1.181	3.203	1979	4.581	11.880		16.461
1970	650	773	2.100	3.523	1980	5.774	10.202		15.976
1971	1.070	1.205	1.600	3.875					

Pendant la période de 1976-1981, il faut rappeler comment le code des investissements joue un rôle de stimulateur dans le développement du secteur privé : au total, 115 entreprises reçoivent l'agrément du code pour un investissement de plus de 6 milliards et la création de 1 600 emplois : cette période étant marquée par le maintien à un haut niveau de l'investissement et de l'emploi pour le secteur de l'hôtellerie, le maintien d'un haut niveau de l'investissement dans le secteur industriel et dans celui des transports aériens, la régularité des investissements dans le secteur "entreprises artisanales" et une baisse générale de l'investissement pour le secteur agricole.

L'analyse des emplois avait montré que pour les secteurs secondaire et tertiaire, l'agglomération de Papeete focalisait les entreprises du secteur privé, celles-ci employant près de 80 % du total des emplois dans la zone urbaine même. Cette focalisation dont on a brièvement démontré les raisons se vérifie au niveau des investissements par le biais des crédits. Le poids des investissements privés dans le développement de l'agglomération de Papeete peut se mesurer en effet, à la proportion élevée des crédits accordés aux

(1) Selon les normes de ce type de comptabilité, comme la formation du capital est mesurée brute, il est difficile de faire la part exacte de l'amortissement et de l'investissement.

individus et aux entreprises qui y résident. D'après les bilans de la Société de crédit et de développement de l'Océanie - SOCREDO - dont on a vu qu'elle était la principale banque de crédit exerçant en Polynésie française, pour l'exercice 1980 sur 5 283 milliards de crédits accordés, 82 % l'ont été des personnes ou entreprises de l'île de Tahiti (dont 41% pour les trois communes de Papeete, Pirae et Faaa). En 1979, cette proportion était encore plus élevée : 83,5 %. Pour l'ensemble des prêts depuis la création de la SOCREDO, cette proportion est de 84 % mais elle varie selon les secteurs d'activités : en ce qui concerne l'habitat, les prêts ont été accordés pour 87 % à des personnes et entreprises des îles du Vent; en ce qui concerne l'industrie, l'artisanat et les services pour 90,5 % à des personnes et entreprises des îles du Vent ; en ce qui concerne l'agriculture, l'élevage et la pêche pour 62 % à des personnes et entreprises des îles du Vent.

Si l'on prend comme référence le fait que la population de l'agglomération de Papeete représente 57 % de celle du territoire et celle de l'île de Tahiti 62 % de celle du territoire, on peut confirmer le poids de l'agglomération dans la dynamique économique liée aux investissements privés.

CHAPITRE IV

NOURRIR LA VILLE

I - LA PRODUCTION LOCALE ET L'AVENIR DES MARCHÉS

Il existe deux marchés à Tahiti, tous deux destinés au ravitaillement de l'agglomération en vivres frais d'origine locale; celui de Papeete, au coeur du quartier commercial est le plus ancien et le plus important. Datant, dans sa localisation actuelle, des environs de 1880 (1), le marché de Papeete écoulait 4 769 tonnes en 1981, contre 684 tonnes pour celui de Pirae créée en 1969. Ces deux marchés connaissent aujourd'hui de très sérieux problèmes; un récapitulatif du volume écoulé dans ces deux marchés l'exprime très clairement.

A - Productions écoulées sur les marchés de Papeete et Pirae

Tableau 85

Évolution du tonnage écoulé sur les marchés de Papeete et Pirae (en tonnes).

	<u>PAPEETE</u>	<u>PIRAE</u>	<u>ENSEMBLE</u>
1960	3.050	-	-
1961	2.469	-	-
1962	3.427	-	-
1963	3.684	-	-
1964	?	-	-
1965	3.810	-	-
1966	4.379	-	-
1967	4.794	-	-
1968	5.058	-	-
* 1969	5.289	237	5.526
1970	5.200	113	5.313
1971	5.086	124	5.210
1972	5.429	145	5.574
1973	5.615	129	5.744
1974	5.883	151	6.034
1975	6.029	354	6.383
1976	6.373	346	6.719
1977	5.765	428	6.193
1978	6.121	456	6.577
1979	5.468	679	6.147
1980	5.286	671	5.957
1981	4.769	684	5.453

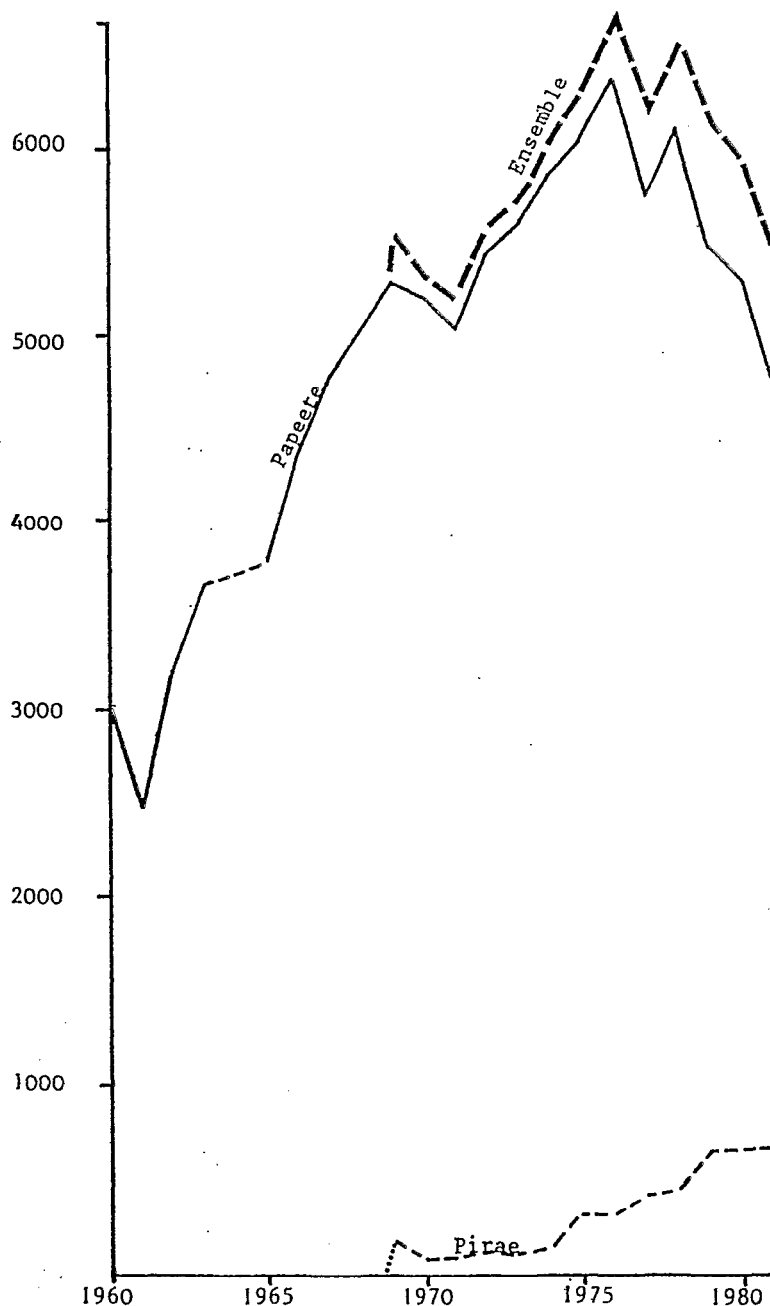
* Le marché de Pirae s'est ouvert en 1969

(1) C. ROBINEAU 1975.

- La transcription graphique de ces statistiques permet de faire les remarques suivantes :
- le marché de Papeete, après une forte croissance, connaît une récession très sensible depuis 1976; le volume écoulé en 1981 rejoint celui de 1967; par rapport au maximum enregistré en 1976, on note une diminution de 1 600 tonnes.
 - le marché de Pirae après un décollage difficile, voit croître le volume de marchandises écoulé depuis 1974. Depuis cette date, celui-ci a été multiplié par 4,52.

Figure n° 8

Commercialisation des produits locaux depuis 1960 dans les marchés de Papeete et Pirae (en tonnes).



- Cette forte croissance ne suffit pas à expliquer la récession du marché de Papeete, puisque l'ensemble des ventes dans les deux marchés suit également une courbe nettement descendante (6 719 tonnes en 1976 contre 5 453 tonnes en 1981, soit 1 266 tonnes de déficit).
- Par rapport à la croissance de la population de l'agglomération, l'écart se creuse de façon certaine puisque, si globalement les ventes au marché décroissent, le chiffre de population, par contre, continue de s'élever par le simple jeu de l'accroissement naturel.

Comparé aux quelques 70 000 tonnes de produits alimentaires importés, on constate qu'en définitive la production locale participe faiblement au ravitaillement de la population. En 1976, début de la récession du marché de Papeete on importait "seulement" 60 000 tonnes de produits vivriers; cependant, dans la mesure où la production agricole ne semble pas avoir diminué sur cette période, il serait fallacieux d'expliquer la récession du marché par la croissance des importations. Tout indique au contraire que la cause principale, mais non la seule, réside dans la multiplication des circuits commerciaux; l'analyse de l'évolution du marché de Papeete, par grande catégorie de produits permet de préciser les tendances les plus récentes du commerce des produits locaux.

B - L'évolution récente du marché de Papeete : analyse par grandes catégories de produits

Les statistiques d'entrées au marché de Papeete distinguent cinq grandes catégories de produits : poissons, crustacés, viande, légumes, fruits; nous reproduisons ci-dessous l'évolution de ces produits depuis 1976, période charnière, puisque cette année marque le point d'infléchissement dans le volume de produits écoulés.

Tableau 86

Marché de Papeete : évolution (en tonnes) par grands groupes de produits.

	Poissons	Crustacés	Viande	Légumes	Fruits	TOTAL
1976	2.406,4	8,1	437,5	1.249,9	2.271,2	6.373,2
1977	2.097,1	7,1	343,7	1.240,3	2.077,4	5.768,7
1978	2.425,2	6,9	311,7	1.189,3	2.188,2	6.121,5
1979	2.002,1	8,4	268,3	1.197,6	1.991,5	5.468,1
1980	2.210,1	6,0	246,4	1.117,8	1.705,5	5.286,0
1981	2.025,0	5,3	279,9	1.144,1	1.313,2	4.769,7

On remarquera en premier lieu que trois types de produits (poissons, fruits et légumes) représentent 94 % de l'activité du marché; les crustacés et la viande locale, jouent un rôle tout à fait marginal et d'ailleurs en constante régression.

Pour ces trois types de produits, la plus nette des récessions s'associe au secteur des fruits (2 271 tonnes en 1976 contre 1 313 tonnes en 1981); la tendance à la baisse pour les légumes comme pour les poissons semble en revanche moins évidente du fait des variations inter-annuelles.

Cette différence entre les fruits et les légumes serait difficilement compréhensible si elle ne se trouvait liée à la manière dont sont établies les statistiques fondées "*sur un cantonnement ethnique (...) création d'inconséquences cocasses*" (1); le "*uru*", le "*fei*", la patate douce, le manioc, le "*tarua*", le taro, l'igname, sont classés dans la catégorie des fruits parce que ces produits sont le fait des Tahitiens par opposition aux légumes cultivés et vendus par des Chinois.

Cette classification aboutit à un curieux mélange, associant dans les fruits des cultures vivrières (tubercules, "*uru*" et "*fei*"), des productions agricoles d'introduction récente (melons, pastèques), ou encore les noix de coco, les papayes, goyaves, bananes etc. Quant aux légumes on retrouve dans cette rubrique les productions maraîchères occidentales classiques (tomates, concombre, choux, salades...) et les légumes entrant dans la composition de la cuisine chinoise (gingembre, choux chinois, pousses de soja, taro chinois...).

La chute vertigineuse de la quantité de fruits vendue au marché de Papeete, s'explique en grande partie par la très forte récession des ventes des productions vivrières; il en était commercialisé plus de 1 000 tonnes en 1977 dans les deux marchés contre 570 tonnes en 1981 (2). On est évidemment tenté d'attribuer cette diminution à la modification profonde de l'alimentation liée pour partie aux contraintes de la vie urbaine : il est vrai que le "*maa Tahiti*" n'est guère plus consommé que le dimanche, la raison la plus fréquemment invoquée étant que les tubercules et le "*uru*" exigent un long temps de cuisson. C'est sans doute vrai mais cela ne peut être la seule explication puisqu'on enregistre la même tendance pour le volume de bananes commercialisé dans les marchés de Papeete et Pirae, produit consommé tel quel (3).

Tableau 87

Bananes commercialisées dans les deux marchés de Tahiti (en tonnes).

1975	425 tonnes
1976	469 tonnes
1977	430 tonnes
1978	361 tonnes
1979	325 tonnes
1980	309 tonnes
1981	239 tonnes

(1) C. ROBINEAU 1975 p. 22.

(2) Bulletin de statistiques agricoles n° 10. Service de l'Économie rurale, 1981, 95 p.

(3) La banane, comme tous les fruits que l'on peut facilement écraser, peut aussi se préparer en "*poe*"; le fruit est alors cuit, amidonné et sucré.

C - Un phénomène récent : la multiplication des circuits

Transformation de l'alimentation ? Sans doute, mais le phénomène majeur de ces dernières années est l'apparition d'une concurrence très vive de la part des commerces d'alimentation, dans un domaine, celui des produits locaux, autrefois exclusivement réservé aux marchés. Mais l'évolution différente des deux marchés, l'un en récession, l'autre en nette progression, est également la traduction de contraintes pesant sur le marché de Papeete et qui facilitent le jeu de la concurrence ; le centre de Papeete est en effet menacé d'asphyxie aux heures de pointes de circulation, les places de stationnement sont rares et le plus souvent payant et parallèlement à cette saturation, l'extension linéaire de l'agglomération a vu naître un grand nombre de magasins, de superettes et de super-marchés dont les gérants ont saisi tout l'intérêt qu'il y avait à offrir des produits locaux en complément des produits d'importation.

Cette concurrence liée à la diversification des circuits d'approvisionnement s'exerce dans tous les domaines, y compris dans celui des produits de la pêche, ce qui ne semblait guère évident puisque le volume de poissons commercialisé au marché de Papeete oscille autour de 2 200 tonnes, au cours de ces six dernières années ; bénéficiant de statistiques sur les quantités et les origines des poissons vendus au marché, mais aussi sur les prises des bonitiers de Papeete la spécialisation des marchés et la diversité des circuits d'approvisionnement apparaissent tout à fait clairement.

L'exemple du poisson : un marché complexe

Les statistiques du marché de Papeete renseignent d'une part sur la nature des poissons vendus, d'autre part sur les origines. Le marché de Pirae ne précise pas l'origine du poisson et du fait d'une population de consommateurs très différente, ne vend pas les mêmes espèces ; l'espadon est fréquent à Pirae, rare à Papeete ; les bonites et les "*ature*" abondants à Papeete sont introuvables à Pirae. Enfin l'essentiel de l'activité des bonitiers de Papeete se résume à la prise des poissons pélagiques (bonites, thons, coryphènes), la prise des bancs des "*ature*" est le fait des pêcheurs au "grand filet" de Tahiti, et l'essentiel des poissons dits "de lagon" ou de corail, provient des Tuamotu. Du fait de l'hétérogénéité des données, nous détaillerons successivement la nature et l'origine des poissons vendus sur le marché de Papeete, puis, dans un second temps, nous évoquerons la complexité des rapports entre les prises des bonitiers en thons, bonites et coryphènes et les ventes sur les deux marchés de Tahiti.

a) Le marché du poisson à Papeete : nature, volume et origine

Avec 2 025 tonnes écoulées en 1981, le poisson couvre 42 % de l'activité du marché de Papeete ; il en détermine également le rythme : vers 15 heures, avec l'arrivée des bonitiers, le marché sort de sa somnolence du milieu de journée et plonge progressivement dans une activité fébrile que renforcent la sortie des salariés et la ronde des trucks autour des halles ; vers 18 heures le marché ferme ses portes pour les rouvrir très tôt le matin ; on

y trouve le poisson pêché la nuit, poisson volant notamment, ramené par les "*poti marara*" (1). Le milieu de journée, faute de poisson, reste très calme et la clientèle très clairsemée. L'activité du marché connaît aussi des variations hebdomadaires; la grande affluence commence le vendredi soir pour s'achever le dimanche matin vers 9 h 30. Elle correspond bien sûr à la tradition du "*maa Tahiti*".

Tous les poissons pêchés en Polynésie entrent dans une des quatre qualités déterminant le régime de taxation en vigueur au marché (2); pour les besoins statistiques du service de la Pêche, les thons, bonites et chinchards ("*ature*") ont été extraits des totaux; le thon est rangé en première qualité, chinchards et bonites en seconde. En y ajoutant ces deux familles de poisson, on constate donc que la deuxième qualité couvre 65,9 % du marché, contre 33,4 % pour la première (thon inclus); les ventes de poissons classés en "hors qualité" et "troisième qualité" sont dérisoires. Globalement les ventes au marché de Papeete privilégient les poissons de qualité et de prix moyen; ces choix coïncident avec la fréquentation majoritaire du marché par une population essentiellement polynésienne de revenus moyens ou modestes; nous le verrons plus loin, le contraste avec le marché de Pirae est étonnant.

Tableau 88
Ventes de poissons au marché de Papeete par mois (en tonnes).

	THON	BONITE	ATURE	Hors qualité	1 ^{ère} qualité	2 ^{ème} qualité	3 ^{ème} qualité	TOTAL
J	16,817	56,156	6,117	0,177	46,908	63,430	0,555	190,160
F	7,553	30,571	12,816	0,395	39,867	51,938	1,952	145,092
M	13,190	32,074	9,161	0,231	29,961	58,068	0,814	143,499
A	10,733	44,831	14,487	0,039	39,091	54,899	0,812	164,892
M	6,929	44,141	12,046	0,454	49,003	77,193	0,118	189,884
J	2,966	16,924	0,300	0,548	44,213	54,159	-	119,110
J	2,546	9,914	0,375	0,541	32,295	83,762	-	129,433
A	2,090	14,877	0,115	0,311	57,905	70,540	-	145,838
S	1,138	16,466	-	0,234	56,981	95,387	0,290	170,496
O	4,040	33,195	-	0,723	67,406	98,664	0,016	204,044
N	8,202	42,081	1,070	0,571	75,340	71,163	1,470	199,897
D	15,663	65,699	5,790	1,300	44,715	84,725	1,779	219,671
TOTAL	91,867	406,929	62,277	5,524	583,685	863,928	7,806	2.022,016

(1) "Poti marara" : petite barque à moteur.

(2) La taxation est la suivante : hors qualité : 12 F/kg ; 1^{re} et 2^e qualité : 5 F/kg. Le thon pourtant classé en 1^{re} qualité est taxé à 10 F/kg.



Marché de PAPEETE : Bonites (ci-dessus) et pastèques (ci-dessous).
(cl. J. CHAMPAUD 1981-1982)



Le poisson réfrigéré provenant, par bateau mais aussi par avion, de l'archipel des Tuamotu, participe pour 53 % des ventes totales du marché de Papeete; Tahiti fournit 42,9 % des apports, Moorea 1,4 % et les îles Sous-le-Vent 2,1 %.

Tableau 89

Variations saisonnières et origine du poisson vendu au marché.
Provenance du poisson vendu au marché de Papeete.

	TAHITI	MOOREA	MAIAO	HUAHINE	TUAMOTU	TOTAL
J	95,910	0,180	-	-	94,070	190,160
F	73,112	0,478	-	0,080	71,422	145,092
M	78,764	1,080	-	1,143	62,512	143,499
A	91,405	3,845	-	2,272	67,370	164,892
M	88,634	1,590	-	1,640	98,020	189,884
J	44,050	2,565	-	2,445	70,050	119,110
J	42,238	4,817	-	4,442	80,936	132,433 *
A	55,083	4,814	-	7,868	78,073	145,838
S	50,037	4,416	-	4,113	111,930	170,496
O	66,476	1,596	0,190	5,939	129,843	204,044
N	74,782	1,570	-	8,480	115,065	199,897
D	108,956	1,205	-	4,460	105,050	219,671
TOTAL	869,447	28,156	0,190	42,882	1.084,341	2.025,016

* : on remarque une différence de trois tonnes avec le total établi par catégorie de poisson.

L'approvisionnement du marché varie pratiquement du simple ou double selon la saison (219 t en décembre contre 119 t en juin); cette très forte variabilité s'explique par les différences de production entre la saison fraîche et la saison pluvieuse, liée pour partie aux migrations des poissons pélagiques mais pour une autre aux techniques de pêche; cette observation est l'occasion d'émettre des réserves quant à "la complémentarité" entre poissons de "récifs" et poissons du large (1). L'essentiel des arrivages des Tuamotu est en effet constitué de poisson de corail; or on constate dans le tableau ci-dessous que les variations saisonnières sont également importantes et ce, aux mêmes époques (minimum en saison fraîche). Il est donc abusif d'affirmer que les prises de poissons de corail compensent le déficit en poissons pélagiques; le contraire eut d'ailleurs été étonnant dans la mesure où la technique la plus utilisée dans les atolls, celle du parc à poissons, est essentiellement passive. Comme le fait justement remarquer P. James (2) : "*Le poisson vient ou ne vient pas*". Or, Y. Brosse (3) le remarque par ailleurs : toutes espèces récifales confondues, les prises sont moins abondantes en saison fraîche.

(1) Th. CADOUSTEAU, Y. BROSSE 1976.

(2) P. JAMES, 1980.

(3) Y. BROSSE, 1974.

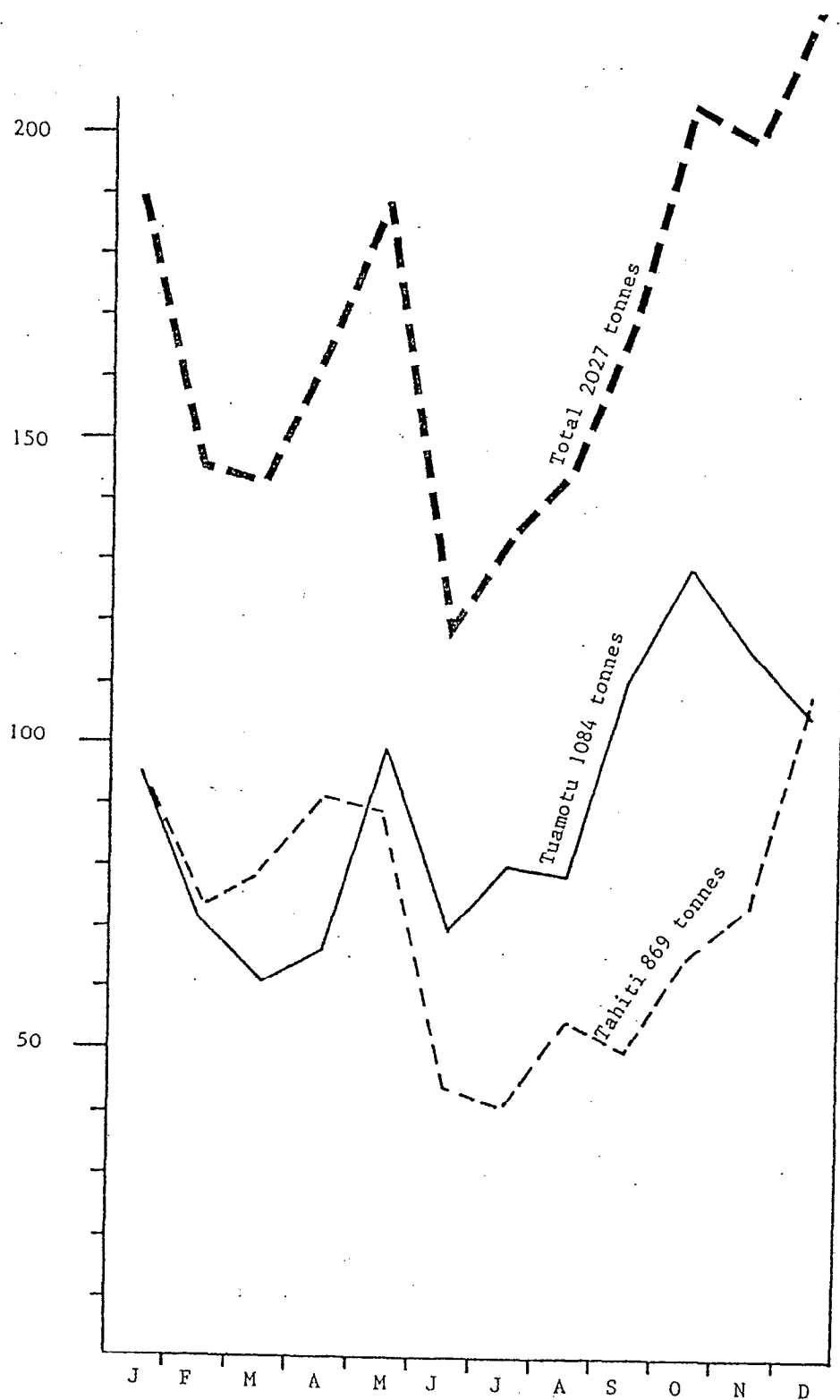


Figure n° 9

Variations saisonnières et origine du poisson vendu au marché de Papeete en 1981 (en tonnes).

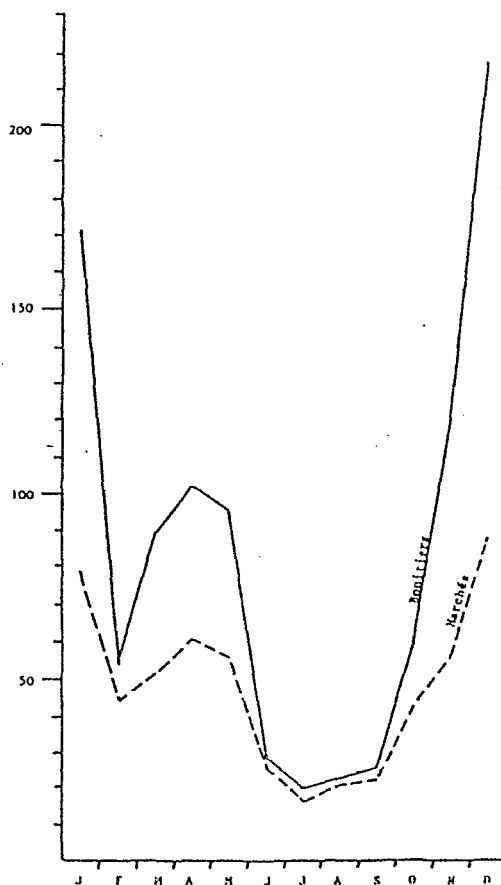
Tout au plus peut-on relever, et les statistiques du marché, comme les courbes ci-contre le confirment, l'existence d'un certain décalage dans le temps, privilégiant les inter-saisons pour le poisson des Tuamotu. En définitive les seules îles où apparaît nettement une volonté de saisir les opportunités qui se présentent en saison fraîche, sont Moorea et Huahine. Pour ces deux cas, c'est en effet en saison de faible production que les apports sont les plus importants; cela demeure cependant sans effet du fait de la faiblesse des tonnages expédiés à Tahiti.

b) Prises des bonitiers et ventes aux marchés de Papeete et Pirae

Le port de Papeete abrite une flottille d'une cinquantaine de bonitiers (1); Moorea en compte cinq et l'ensemble des îles Sous-le-Vent une vingtaine qui expédient quelquefois du poisson par goélette.

Figure n° 10

*Prises des bonitiers et ventes aux marchés de Papeete et Pirae :
variations saisonnières en 1981 (en tonnes).*



(1) Le bonitier est une vedette pontée de 10 à 11 m de long, équipée d'un moteur de 150 à 300 CV.

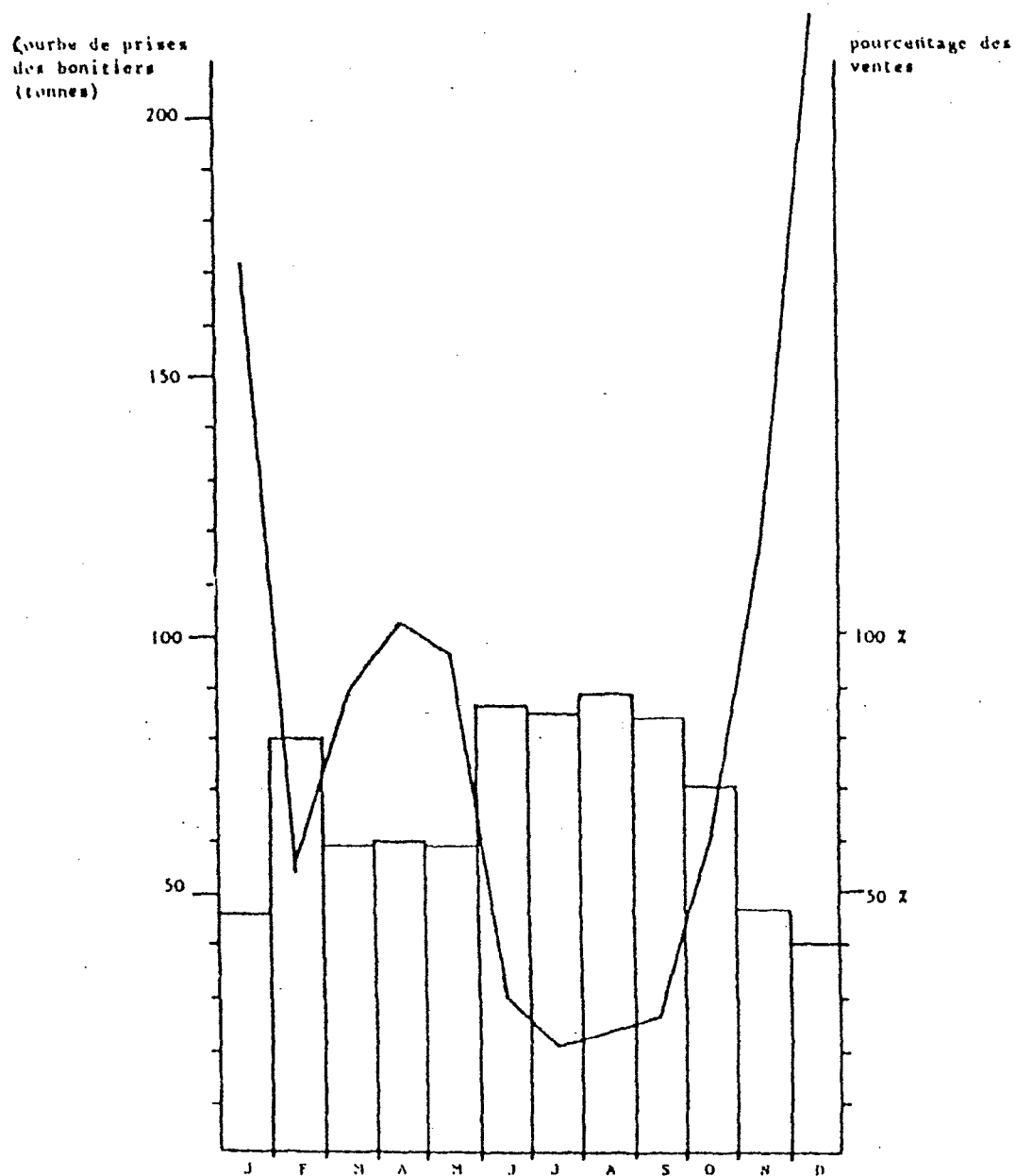


Figure n°11
Courbe saisonnière des prises des bonitiers et pourcentage maximum
des ventes au marché de Papeete (1981).

Le service de Pêche et les océanographes de l'ORSTOM suivent quotidiennement les prises des bonitiers de Papeete (1) pour trois types de poissons qui constituent l'essentiel de la production de ces unités : le thon, la bonite et le coryphène (*"mahi-mahi"*).

Tableau 90
Bonitiers : résultats globaux pour l'année 1981 (en tonnes).

	Prises des bonitiers	Marché de Papeete	Marché de Pirae	Ensemble des marchés
THONS	484,268	91,867	52,239	144,106
BONITES	524,842	406,929	0,899	407,828
CORYPHENES	13,956	5,524	16,252	21,776

Une première remarque d'ordre général mais néanmoins fondamentale qui devrait inviter à la prudence en matière d'interprétation des données du marché pour ces trois poissons, les statistiques des marchés ne traduisent absolument pas la production des bonitiers. Celle-ci s'est élevée à 1 023 tonnes, contre 573 tonnes dans les marchés; cela signifie qu'en admettant que l'ensemble des ventes de ces trois espèces aux marchés proviennent des seuls bonitiers de Papeete (ce qui n'est pas le cas, nous l'avons dit), 44 % de la production n'atteindrait pas les marchés. Ce pourcentage est donc en fait beaucoup plus élevé puisqu'une partie des apports peut provenir des autres archipels, voire des *"poti marara"* (2).

Les différences entre les prises et les ventes sont tout aussi sensibles en matière de répartition : la bonite représente 51,3 % des prises, mais 71 % des ventes aux marchés (toujours pour ces trois poissons); pour le thon par contre la relation est inverse puisqu'il représente 47,3 % des prises mais seulement 25,1 % des ventes.

(1) Ces estimations sont fondées sur la mesure de la longueur des poissons pêchés :

- une bonite d'un kilo mesure en moyenne 42 cm; 53 cm pour 2 kg, 65 cm pour 4 kg.
- un thon d'un kilo mesure 40 cm; 49 cm pour 2 kg, 71 cm pour 6 kg.

(2) Ces bateaux spécialement équipés pour la pêche de nuit au poisson volant, sortent également de jour et ramènent quelques thons et *mahi-mahi*.

Tableau 91
Prises des bonitiers et ventes sur les marchés.

THON	Prises des Bonitiers	Marché P.P.T.	PIRAE	Marché PPT + PIRAE
JANV.	108.127	16.187	4.016	20.833
FEVR.	19.310	7.553	4.142	11.695
MARS	46.407	13.190	6.007	19.197
AVRIL	42.338	10.733	4.779	15.512
MAI	42.783	6.929	5.385	12.314
JUIN	7.654	2.966	4.653	7.619
JUILLET	3.909	2.546	3.358	5.904
AOUT	4.398	2.090	2.913	5.003
SEPT.	4.203	1.138	3.396	4.534
OCT.	20.592	4.040	3.998	8.038
NOV.	58.576	8.202	4.411	12.613
DEC.	125.971	15.663	5.181	20.844
TOTAL	484.268	91.867	52.239	144.106

BONITE	Prises des Bonitiers	Marché P.P.T.	PIRAE	Marché PPT + PIRAE
JANV.	63.749	56.156		56.156
FEVR.	35.156	30.571		30.571
MARS	42.833	32.074		32.074
AVRIL	60.069	44.831		44.831
MAI	54.302	44.141		44.141
JUIN	20.625	16.924	54	16.978
JUILLET	14.779	9.914	328	10.242
AOUT	18.339	14.877	440	15.317
SEPT.	20.720	16.466	58	16.524
OCT.	39.179	33.195	19	33.214
NOV.	61.750	42.081		42.081
DEC.	93.341	65.699		65.699
TOTAL	524.842	406.929	899	407.828

CORYPHENE	Prises des Bonitiers	Marché P.P.T.	PIRAE	Marché PPT + PIRAE
JANV.	294	177	2.185	2.362
FEVR.	787	395	1.733	2.128
MARS	235	231	1.096	1.327
AVRIL	595	39	1.480	1.519
MAI	689	454	674	1.128
JUIN	1.780	548	993	1.541
JUILLET	2.395	541	1.277	1.818
AOUT	1.982	311	1.271	1.582
SEPT.	2.264	234	1.774	2.008
OCT.	1.740	723	1.611	2.334
NOV.	607	571	1.378	1.949
DEC.	588	1.300	780	2.080
TOTAL	13.956	5.524	16.252	21.776

Notons enfin que les bonitiers pêchent plus de thons et de bonites, mais moins de coryphènes qu'il n'en est vendu au marché.

En définitive ce premier tableau comparatif nous éclaire sur deux points :

- la production échappant aux marchés est considérable, notamment pour le thon (plus de 70 %).
- la spécificité des deux marchés s'affirme nettement : Papeete s'est fait une spécialité de la bonite; Pirae affirme au contraire sa prééminence en valeur relative pour le thon et en valeur absolue pour le *mahi-mahi*. Cette spécialisation est l'expression de profondes différences quant à la clientèle fréquentant ces deux marchés.

La bonite est un poisson relativement bon marché que l'on vend à la pièce et, en l'achetant à Papeete on est certain de sa fraîcheur, qualité essentielle aux yeux du Polynésien. Le thon et le *mahi-mahi* sont plus onéreux et du fait de leur taille, vendus en tranches, ce qu'apprécie le "*popaa*" mais qui n'est pas dans les habitudes du Tahitien. On ne surprendra personne en assurant que le marché de Pirae est un marché de "*popaa*" et plus généralement fréquenté par une population aisée; on peut d'ailleurs citer quelques chiffres qui établiront la différence : Pirae et Arue sont les communes les plus européanisées de Polynésie avec respectivement 20,2 % et 27,6 % de "*popaa*" représentant un ménage sur trois (1). Mal desservi par les trucks, le marché de Pirae par sa situation impose la possession d'un véhicule ou l'habitat à proximité : doté de chambre froide, le poisson n'est pas nécessairement de la dernière pêche; une banque et un bureau de poste sont intégrés à ce marché d'architecture moderne dont la moitié de la superficie est occupée par des étalages de "*curios*"...

Pour conclure, cette étude serait incomplète si elle ne prenait pas en compte les variations saisonnières entre les prises des bonitiers et les ventes aux marchés; les chiffres détaillés sont exprimés dans le tableau ci-après, mais l'abondance et l'intérêt des résultats imposent une étude en deux temps; en premier lieu une étude globale, toutes espèces et marchés confondus; en second lieu, une étude par espèce et par marché.

(1) Inversement, ces deux communes comptent la plus faible proportion de personnes s'identifiant comme "*Maohi*" : 29,5 % pour Arue et 52,9 % pour Pirae.

Tableau 92
Bonitiers : prises et pourcentage de vente aux marchés.

	Prises des bonitiers	Ventes aux marchés	Pourcentage maximum des ventes aux marchés
J	172,170	79,351	46,1
F	55,253	44,394	80,3
M	89,475	52,598	58,8
A	103,002	61,862	60,1
M	97,774	57,583	58,9
J	30,059	26,138	87,0
J	21,083	17,964	85,2
A	24,719	21,902	88,6
S	27,187	23,066	84,8
O	61,511	43,586	70,9
N	120,933	56,643	46,8
D	219,900	88,623	40,3
TOTAL	1.023,660	573,710	56,0

1) Prises des bonitiers (thon, bonite et coryphène) et ventes aux marchés (tonnes)

Si, suivant la saison, les ventes totales de poisson varient du simple au double au marché de Papeete, l'écart est plus important pour ces trois poissons pélagiques (1 à 5) et beaucoup plus encore pour les prises des bonitiers (21 tonnes en juillet contre 219 tonnes en décembre). Mais c'est l'étude du rapport mensuel entre ces deux paramètres qui s'avère la plus intéressante; on constate en effet que si les tonnages diminuent en valeur absolue durant la saison fraîche, la part des ventes au marché augmente en raison inverse de la production. Ainsi 88,6 % des ventes du mois d'août peuvent provenir des bonitiers (nous avons vu que ces poissons pouvaient avoir d'autres origines) alors que ce pourcentage ne dépasse en aucun cas, 40,3 % en décembre. Exprimés graphiquement de deux manières (ci-dessous), ces chiffres traduisent la variabilité des circuits de distribution puisque plus la production est élevée, plus la part échappant aux marchés est importante. Ce constat est l'expression de la saturation des marchés et de la très vive concurrence qui s'exerce sur le poisson durant l'été austral; les bonitiers ne sont alors plus les seuls à ramener beaucoup de poissons, et pour être certain de le vendre, il importe de trouver de nouveaux clients (restaurants, collectivités, supermarchés, vente à la criée, etc.); en basse saison, le pêcheur ou le revendeur reste assuré de le vendre un bon prix au marché avec des frais bien moindres puisque le marché (de Papeete) jouxte le port.

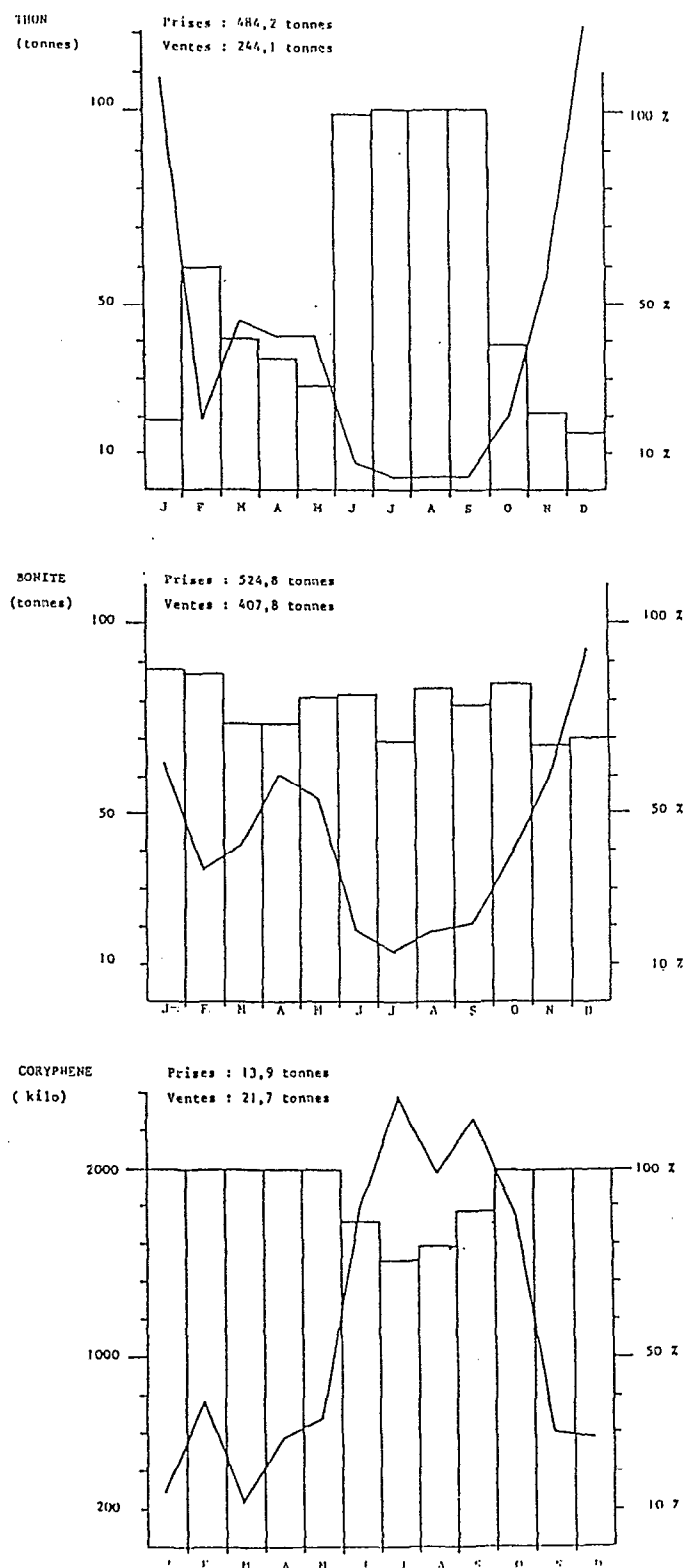


Figure n° 12

Prises des bonitiers de Papeete et proportion maximale vendue aux marchés (Papeete et Pirae).

On se trouve devant une des incohérences les plus flagrantes du marché des produits locaux : c'est en effet en période de bonne production (et c'est également le cas pour les fruits et légumes) que les producteurs ont les plus grandes difficultés de commercialisation, alors qu'il n'y a jamais eu de surproduction clairement démontrée.

2) Particularités selon les espèces et les marchés

Nous reprenons ici l'étude pour chaque poisson, en nous appuyant sur la forme graphique la plus percutante : celle associant la courbe annuelle des prises des bonitiers et l'histogramme des proportions vendues sur les marchés; dans la mesure où les marchés se distinguent par les volumes et les préférences données à tel ou tel poisson, nous traiterons l'ensemble des ventes dans les marchés sans distinction de lieu.

a) *Le thon*

Les bonitiers pêchent plus de thon qu'il ne s'en vend dans les marchés; mais pendant trois mois de la basse saison on retrouve plus de thon que n'en ont ramené les bonitiers; c'est la preuve de la diversité des approvisionnements et cela explique que durant ces trois mois, on puisse envisager que la totalité des prises des bonitiers soit vendue sur les marchés.

Les variations saisonnières sont conformes au schéma décrit plus haut.

b) *La bonite*

Les ventes de bonites au marché de Pirae sont dérisoires; c'est donc essentiellement du marché de Papeete qu'il s'agit. On constate que si la courbe de production de bonite est tout à fait comparable à celle du thon, en revanche il n'en va pas de même pour le pourcentage des prises vendu au marché; il n'y a pas conformité avec le schéma général, puisque si les prises augmentent, la proportion vendue sur le marché ne diminue pas de façon sensible. Pour la bonite, du fait de l'absence de variations saisonnières, la moyenne devient significative; 77 % des prises de bonites sont écoulées sur les marchés; une concurrence moindre de la part des autres pêcheurs, des risques de saturation également moindres pour ce poisson et enfin une demande hors marché beaucoup plus faible, telles sont les trois raisons qui font la spécificité du marché de la bonite.

c) *Le coryphène*

Rappelons que l'on vend plus de *mahi-mahi* que n'en pêchent les bonitiers; la prééminence du marché de Pirae pour ce poisson est incontestable, mais le principal intérêt de ce poisson est qu'il soit pêché surtout en contre-saison. En basse saison lorsque thons et bonites se font rares, les bonitiers s'orientent vers le *mahi-mahi*, poisson d'un bon rapport. Il s'ensuit que c'est en saison fraîche que la concurrence est la plus vive; s'ajoute à cela une forte demande hors marché des restaurateurs notamment; en juillet les ventes au marché ne représentent plus que 75 % des prises.

D - Une production locale insuffisante, des marchés désadaptés

En analysant la nature des rapports entre les prises des bonitiers et les ventes sur les marchés pour trois poissons, on a pu mettre en évidence l'importance des circuits hors marchés : on sait que sur les 1 023 tonnes de poissons pêchées par les bonitiers de Papeete, plus de 457 tonnes (340 tonnes de thons et 117 tonnes de bonites) ont été écou-

lées vers les collectivités ou les restaurants et moins de 574 tonnes vers les marchés; mais on ignore la part revenant aux pêcheurs occasionnels. On sait encore que 1 084 tonnes de poissons (vendues au marché de Papeete) proviennent des Tuamotu, mais on ignore tout de ce qui n'y arrive jamais. Bref, diversité des approvisionnements des marchés mais aussi importance et multiplicité des circuits hors marché; par cet exemple la complexité du commerce des produits locaux apparaît nettement et c'est bien évidemment sur le second point que l'ignorance est la plus totale; on en revient ainsi au point de départ car si la chute des ventes de produits vivriers peut s'expliquer en partie par l'évolution du régime alimentaire, on a bien vu aussi les effets de la concurrence à travers l'exemple du poisson : concurrence entre les demandeurs potentiels (marchés, supermarchés, restaurants etc.), concurrence entre les producteurs selon le niveau de production.

Dans cette dynamique générale, il semble que le marché de Papeete parte perdant; la multiplication des commerces d'alimentation et leur évolution récente y participe pour beaucoup; la prise en charge d'une partie du marché des produits locaux par des commerçants qui traditionnellement ne vendaient que des produits importés ne peut que bouleverser les rapports de force entre les trois grandes composantes du commerce (producteurs, importateurs, distributeurs).

Conséquence de la croissance urbaine, le marché de Papeete, né pourtant avec la ville, a aujourd'hui atteint ses limites, sans pourtant couvrir l'ensemble des besoins de l'agglomération; mais pouvait-il en être autrement alors même que ce marché est avant tout destiné aux consommateurs individuels? Contrairement au marché de produits frais locaux, par nature spécifiquement urbain, le magasin d'alimentation touche également la population rurale au moins pour les produits de base; le marché de Papeete sans vocation régionale (sauf pour drainer une partie des produits), n'est pas en mesure d'assurer la totalité des besoins de la population urbaine.

Dans ces conditions, le phénomène de banlieue ne pouvait manquer de favoriser une transformation en profondeur du commerce d'alimentation. Intermédiaire quasi exclusif pour la vente des produits importés, le magasin ("le chinois" comme on l'entend dire couramment) est devenu également un dépositaire de produits locaux; héritage d'une petite ville, le marché de Papeete n'est pas au cœur du problème du ravitaillement urbain, et c'est bien au niveau du magasin, quelle que soit sa taille, que se situe le vrai débat.

II - LES MAGASINS D'ALIMENTATION

À l'exception de quelques rares importateurs se livrant également à la vente directe aux consommateurs, l'intégralité des produits importés aboutit dans les rayons des magasins. Faute de statistiques utilisables (1) pour établir l'inventaire de ces magasins, il fallait recourir à l'enquête directe ; cette enquête s'est déroulée en deux temps : dans une première phase, nous avons procédé à un inventaire systématique de tous les magasins de Tahiti, en relevant un certain nombre de paramètres relatifs à la localisation, la superficie, la catégorie (magasin, superette, supermarché) et la vente de plats cuisinés. Dans une deuxième phase, nous avons procédé à une enquête auprès de la quasi-totalité des commerçants de la banlieue, de Mahina à Paea (Papeete exclu). Devant la méfiance des commerçants, le caractère souvent approximatif de leur comptabilité et les impératifs de délais, il était hors de nos compétences d'envisager une étude de type économique. Plus que toute autre, la communauté chinoise pour être pénétrée impose une longue imprégnation ; c'est pourquoi nous nous sommes délibérément limités à des questions simples qui relèvent plus de la découverte d'un milieu commerçant très peu connu, que d'une recherche en profondeur.

A - Inventaire et typologie des magasins

On dénombre 208 magasins d'alimentation à Tahiti sans compter les multiples "snacks" et les quelques "ravitailllements" qui jalonnent les abords de la route, dans lesquels on trouve toujours quelques produits courants (lait en boîte, café soluble, sucre, cigarettes et boissons).

L'agglomération urbaine, qui, rappelons-le, regroupe 75 % de la population tahitienne, compte 178 magasins soit 85,5 % du total. Quant à la seule commune de Papeete (29,5 % de la population urbaine) elle regroupe 82 magasins, soit 46 % du commerce urbain. On peut distinguer trois principaux types de magasins (2).

Cette classification fondée sur la seule observation intègre les éléments d'appréciation suivants : surface, diversité des étalages, vente en libre-service, aménagements, cheminement dans le magasin, présence ou absence d'un rayon légumes et boucherie.

- Le magasin est le plus ancien et le plus petit des commerces d'alimentation ; il a largement contribué à la réputation à la fois admirative et franchement xénophobe qui entoure la communauté chinoise ; réputation acquise depuis l'abandon de la canne à sucre à Atimaono en 1873, à l'origine de l'immigration chinoise. Voici ce qu'écrivait T'Serstevens (3) à une époque où ni la mentalité ni le verbe n'étaient débarrassés de préjugés coloniaux :

(1) Le fichier de la chambre de commerce n'est pas régulièrement mis à jour et celui des contributions directes range tous les commerçants, jusqu'aux pharmaciens et garagistes dans la rubrique "négo-ciants".

(2) Numéro spécial sur la géographie du commerce : in Cahiers du Centre de recherches analyse de l'espace n° 3, 1976, Paris.

(3) A. T'Serstevens, 1950.

“Le village, comme tous ceux de la côte, a ses deux Chinois en boutique, plus un bon nombre d’autres qui triment à la chinoise sur des potagers et réalisent ce miracle chinois, dans un pays de brousse, de n’y pas laisser un brin de mauvaise herbe. Il y a, de plus, les Chinois passants : le boulanger du matin et celui du soir, qui s’acheminent en camionnette encombrée de gosses chinois et sèment des petits pains blancs dans les caisses de bois dont chaque entrée de jardin est munie ; le Chinois maraîcher qui vend ses laitues, ses poireaux coriaces, ses radis et ses haricots à la poignée, seule mesure en usage ; le Chinois glacier, en triporteur à essence, qui, toutes les deux heures, traverse le bourg en vendant ses cornets à la vanille, chocolat, au citron, à l’ananas, qu’on appelle ice-creams et qu’on prononce escrime ; et enfin le jeune Chinois élégant qui, le samedi après-midi, installe près de la boutique d’un congénère sa banque de cricri, le jeu préféré des Tahitiens, et râfle leur salaire de la semaine.

C’est autour et dans la baraque sordide du plus achalandé des deux Chinois que se concentre toute la vie de la bourgade, une allée et venue continue de femmes et d’enfants qui viennent acheter tout ce qu’il faut de produits alimentaires ou autres, non pas pour la journée mais pour le moment ou la minute. On vient chercher du vinaigre dans le fond d’un verre, une cuillerée de beurre dans une soucoupe, la cinquième partie d’une barre de savon, du pétrole dans une petite gamelle, une aiguille, une brasse de ficelle. Le Tinito, inlassable, sert tout cela sans rechigner : son bénéfice augmente dans la mesure où la marchandise se réduit. On vient aussi lui emprunter son entonnoir, car il est le seul dans tout le village à en posséder un, comme il détient la seule balance, le seul mètre à mesurer et le seul moulin à café.

Cette boutique délabrée du Chinois est aussi le forum, le grand centre d’information de tous les commérages. Les acheteurs ne représentent qu’une minime partie du public qui se presse autour du comptoir, installé sur des caisses, sur des sacs, sur le comptoir lui-même, ou qui musarde sous la galerie de bois vermoulu, assis sur le plancher, sur les marches de l’escalier ou accroupi sur ses talons. À certaines heures de la journée, c’est une vraie foule au milieu de laquelle le Chinois somnole, sa femme chinoise rouspéteuse et sa fille chinoise active comme une fourmi, débitent sans hâte leurs menus articles subdivisés en fragments profitables. Ceux qui n’ont besoin de rien, le plus grand nombre, échangent les nouvelles”.

Même si ce type de commerce a bien évolué, il reste que le magasin, surtout dans le district, continue de jouer un rôle social important, ne serait-ce que parce qu’on y trouve toujours des boissons fraîches et des “ice-creams” ; mais on y trouve aussi la couche pour bébé dernier cri et le lait maternisé...

Sur 208 commerces recensés, 146 appartiennent à cette catégorie ; 123 en zone urbaine et 23 au district.

- Les superettes : ce type de commerce se distingue du précédent par une superficie plus importante, un étalage qui ne se limite plus aux produits de première nécessité ou les plus courants, et par un système de vente de type libre-service. Tahiti compte 45 superettes, dont 39 dans l’agglomération.
- Les supermarchés : cette dernière catégorie est évidemment celle qui cède le plus au modernisme (1) : les cheminements sont étudiés, le personnel et les caisses enregistreuseuses nombreuses, les rayons boucherie et légumes systématiques. Ces super-

(1) Certains sont équipés de caméras de surveillance...

marchés représentent la dernière étape avant les "grandes surfaces" généralement intégrées dans une chaîne commerciale; des négociations seraient d'ailleurs en cours pour que s'installe une de ces chaînes, bien connue en métropole. Sur 17 supermarchés, un seul se localise en zone rurale à Taravao; un lieu d'ailleurs bien choisi puisqu'il se situe au carrefour de la route du tour de l'île et de celles desservant les deux côtes de la presqu'île.

Tableau 93
Répartition par commune des commerces.

	Magasins	Supérettes	Super-marchés	Total commune
MAHINA	2	3	3	8
ARUE	6	6	—	12
PIRAE	7	5	2	14
PAPEETE	70	6	6	82
FAAA	25	6	1	32
PUNAAUIA	7	5	4	16
PAEA	6	8	—	14
Sous total Agglomération	123	39	16	178
PAPARA	5	3	—	8
TEVA-I-UTA	3	1	—	4
TAIARAPU-OUEST	5	—	—	5
TAIARAPU-EST	7	1	1	9
HITIA-O-TE-RA	3	1	—	4
TOTAL TAHITI	146	45	17	208

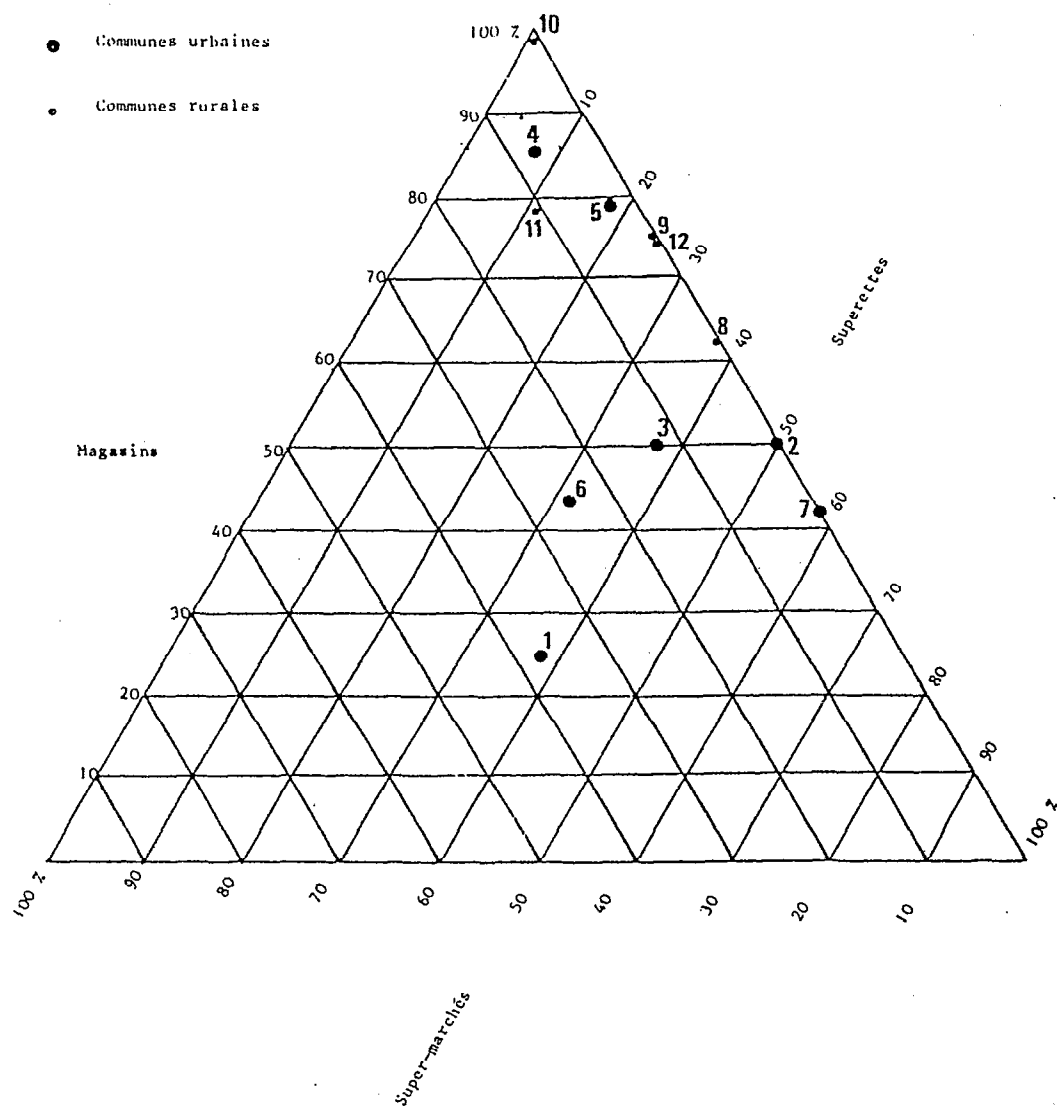
B - Qualité de la desserte et structure du commerce par commune

Pour comparer la structure du commerce dans chaque commune, nous pouvons ramener les chiffres précédents à des pourcentages; ainsi, à Mahina par exemple le commerce alimentaire est constitué pour 25 % par des magasins, pour 37,5 % par des superettes et encore pour 37,5 % par des supermarchés. Nous pouvons enfin exprimer ces pourcentages sous une forme graphique; la distribution des communes dans le diagramme triangulaire ci-contre traduit parfaitement le phénomène de banlieue. On distingue en effet deux types de situation :

- un groupe incluant toutes les communes rurales ainsi que Papeete et Faaa, essentiellement caractérisé par une très forte proportion de magasins et inversement une proportion très faible de superettes et de supermarchés.
- un groupe comprenant exclusivement des communes de banlieue comptant une proportion de magasins toujours inférieure à 50 %, une part de superettes supérieure à 30 % et une proportion de supermarchés variant entre zéro (cas d'Arue) et 37,5 % (cas de Mahina).

La spécificité des deux communes de Papeete et Faaa apparaît clairement mais réciproquement l'association entre un type de commerce moderne et la banlieue est toute aussi évidente. Cela dit, on ne peut assimiler les communes rurales et celles de Papeete et Faaa, qui de plus n'ont rien de comparable entre elles; distinction entre le rural et l'urbain, distinction entre Papeete et Faaa, distinction encore entre centre et banlieue, on voit qu'en définitive la typologie se ramène pratiquement à une analyse par commune; enfin le type de commerce n'est pas le seul paramètre à prendre en considération; l'accessibilité des magasins, l'importance de la population à approvisionner interviennent tout autant dans la qualité du tissu commercial.

Figure n° 13
Structure du commerce alimentaire à Tahiti.



1 Mahina
2 Arue
3 Pirae
4 Papeete
5 Faāa
6 Punaauia

7 Paea
8 Papara
9 Teva i uta
10 Taiarapu ouest
11 Taiarapu est
12 Hitia o Te Ra

1) Qualité des approvisionnements communaux : recherche d'un indice

Pour mesurer la diversité et l'écart des situations entre les communes de Tahiti, nous avons retenu et mis en rapport les trois variables suivantes (tableau ci-dessous) : superficie moyenne, distance moyenne entre magasin et population de la commune.

Tableau 94
Desserte par commune.

	Superficie moyenne des magasins	Distance moyenne en- tre magasin	Population	
MAHINA	160 m ²	0,784 km	6.524 Hab	Agglomération
ARUE	117	0,475	5.911	
PIRAE	155	0,678	12.070	
PAPEETE	93,3	0,189	22.967	
FAAA	83,5	0,318	16.950	
PUNAAUIA	208,6	0,710	7.740	
PAEA	97	0,710	5.619	District
PAPARA	76	1,50	3.526	
TEVA-I-UTA	70	3,50	3.231	
TAIARAPU-EST	103	6,40	4.361	
TAIARAPU-OUEST	46	3,14	2.856	
HITIA-O-TE-RA	101	7,20	3.849	

a) Superficie moyenne

C'est la superficie commerciale totale divisée par le nombre de magasins; ce rapport est évidemment en corrélation avec le type de commerce : Mahina ou Punaauia bien pourvus en supermarchés et/ou superettes présentent une surface moyenne importante; réciproquement, pour rester en zone urbaine, les communes de Faaa ou Papeete présentent des signes évidents de non-renouvellement de leur commerce.

b) Distance moyenne

On sait que l'agglomération comme l'ensemble de l'habitat est de type linéaire avec quelques radiales importantes aux abords de Papeete (Pamatai, Fautaua etc.); la densité de commerce s'exprime donc mieux en termes de distance qu'en termes de surface; cet indicateur résulte du simple rapport entre le kilométrage habité et le nombre de magasins (1), en matière de contraste les chiffres ci-contre sont éloquentes...

(1) Avec une exception toutefois pour la commune de Papeete où la mesure de la totalité de la voirie n'aurait aucun sens ; pour ce cas, nous avons mesuré la distance moyenne entre magasins.

c) La population

Elle intervient comme dernier élément de pondération non seulement par rapport au nombre de magasins mais aussi par rapport au type de magasin; un supermarché est évidemment plus apte à ravitailler une population importante qu'un magasin.

• Calcul de l'indice

Cet indice est le simple rapport entre ces trois paramètres; nous l'avons posé de la façon suivante :

$$I = \text{Population} : \frac{\text{Surface moyenne}}{\text{Distance moyenne}}$$

Ces calculs aboutissent aux résultats classés ci-dessous par ordre croissant; le plus petit indice correspond à la meilleure desserte commerciale, le plus grand à la plus mauvaise :

	COMMUNES	INDICE
COMMUNES URBAINES	ARUE	24,0
	PUNAAUIA	26,3
	MAHINA	32,0
	PAEA	41,1
	PAPEETE	46,5
	PIRAE	52,8
	FAAA	64,6
COMMUNES RURALES	PAPARA	69,7
	TEVA-I-UTA	161,6
	TAIARAPU-OUEST	195,6
	TAIARAPU-EST	272,6
	HITIA-O-TE-RA	274,9

Si la qualité d'un indice se mesure aux résultats, celui-ci s'annonce alors tout à fait opératoire; en effet, ce que l'oeil perçoit d'une façon quelque peu empirique se vérifie ici parfaitement : c'est d'abord le contraste entre le milieu rural et la zone urbaine (variation de 1 à 12 entre les deux extrêmes); c'est aussi la position particulièrement intéressante de la commune rurale de Papara, plus proche par son indice des communes urbaines que des autres communes rurales; faut-il y voir les prémices d'une urbanisation qui après avoir colonisé la commune de Paea gagnerait celle de Papara? C'est un débat que nous ne lancerons pas même s'il est certain que l'apparition des résidences secondaires, phénomène périurbain par excellence, montre déjà un processus bien engagé.

Mais c'est enfin et surtout une remarquable distribution géographique aussi bien dans l'agglomération qu'au district.

• L'agglomération : centre et périphérie

C'est en effet dans les communes de banlieue les plus éloignées que la qualité du tissu commercial s'avère la meilleure : celles d'Arue et de Mahina sur la côte est et celles de Punaauia et Paea sur la côte ouest. Réciproquement c'est à Papeete et dans les deux communes satellites de Pirae et Faaa que la qualité de la desserte est la plus mauvaise. Ce constat renvoie à un changement dans la nature du commerce qui renvoie lui-même aux profonds contrastes entre le centre et la périphérie, une des spécificités des concentrations urbaines; il faut y voir le résultat d'une tendance à la paupérisation et au vieillissement du noyau central de l'agglomération. Si la commune de Papeete se situe en meilleure position que ses deux communes voisines, elle le doit à ses six supermarchés situés au cœur du centre-ville ou sur des voies de dégagement, c'est là une des conséquences du cumul des fonctions associées aux centres urbains.

Quant à la commune de Faaa, elle doit sa dernière place à la vétusté d'un commerce alimentaire qui pouvait d'autant moins se renouveler que le contenu social de sa population se modifiait (1); c'est d'autant plus remarquable que les magasins sont nombreux et peu éloignés les uns des autres.

• Les communes rurales : côte est et côte ouest

C'est en effet sur cette division géographique que se fondent les disparités du commerce alimentaire en milieu rural. Elle confirme dans un domaine peu étudié jusqu'alors, les écarts dans le niveau et le rythme de développement entre les deux côtes; la présence d'un supermarché au niveau de l'isthme de Taravao, que le découpage administratif intègre à la commune de Taiarapu Est, ne suffit pas à redresser la différence statistique.

2) La carte du commerce alimentaire

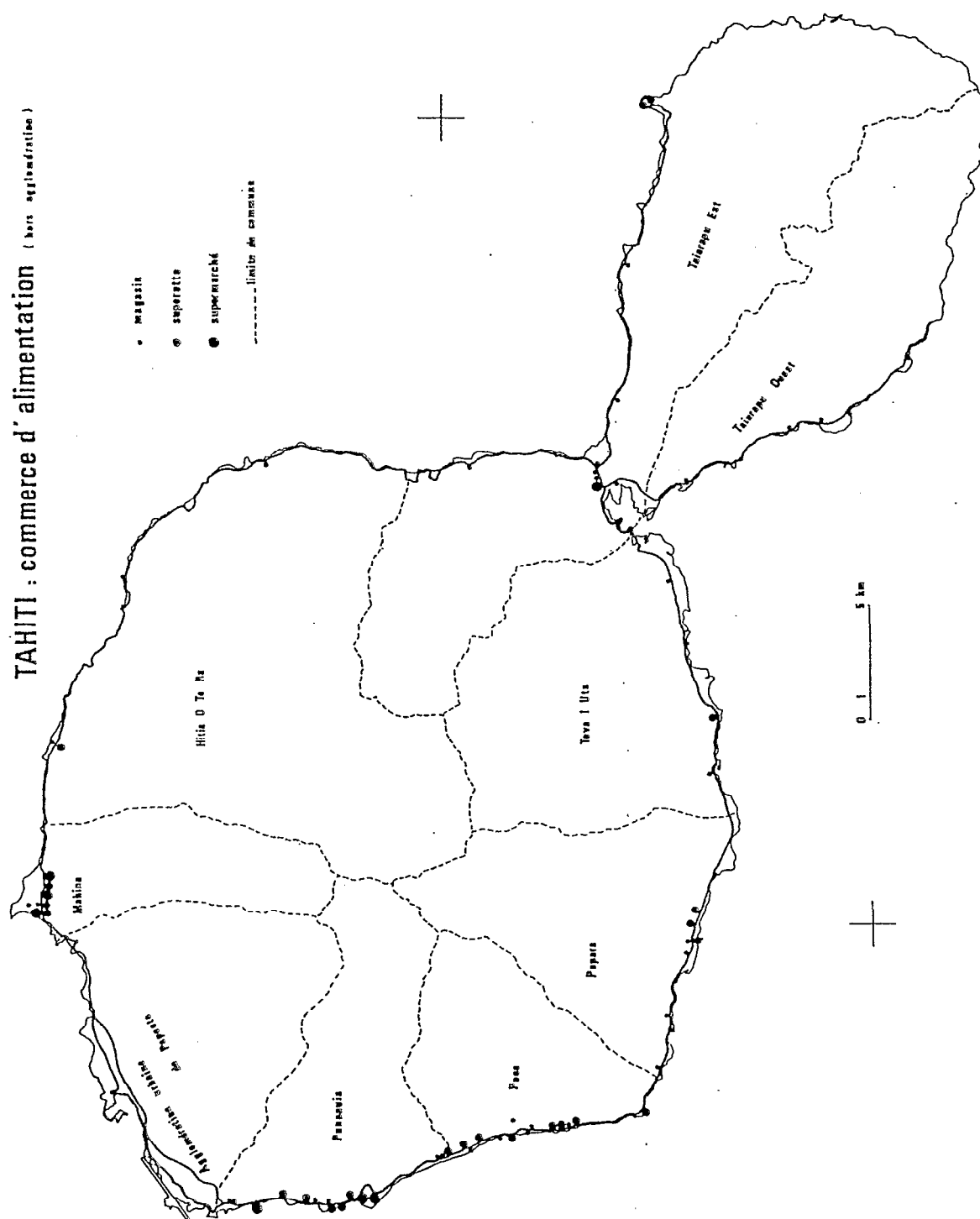
Les deux cartes de localisation des 208 magasins de Tahiti permettent de préciser quelques points de détail quant à la distribution de ces commerces, qui s'avère particulièrement irrégulière; c'est le cas dans les communes de Punaauia, Paea ou Mahina, ou à l'absence totale de magasins succèdent brutalement de fortes concentrations. C'est en outre sur la route de ceinture que se situe l'essentiel du commerce; rares sont les magasins qui s'en écartent sauf dans les communes les plus proches de Papeete où se dessine une ébauche de desserte des lotissements de montagne. Mais c'est encore en banlieue que se produit le phénomène le plus intéressant; il apparaît en effet que la localisation des magasins côté mer ou côté montagne ne relève plus du hasard ou des opportunités foncières mais d'un choix raisonné; à la lumière de la vie quotidienne dans l'agglomération marquée par d'importantes migrations pendulaires de la banlieue vers Papeete le matin et de Papeete vers la banlieue en fin d'après-midi, il est évident que la réussite d'un supermarché dont la fonction dépasse la desserte de la population de proximité dépend de son aptitude à drainer la population de passage; les commerçants de Punaauia sur la côte ouest et de Mahina sur la côte est l'ont si bien compris que les trois supermarchés de la

(1) De toutes les communes urbaines, celle de Faaa présente le pourcentage de *ma'ohi* le plus élevé, et le plus faible pour la population européenne et "demie".

première se situent côté mer et que ceux de Mahina, à une exception près (1), ont choisi le côté montagne : dans les deux cas cette localisation permet aux automobilistes comme aux occupants des trucks d'effectuer leurs achats avant de rentrer chez eux, sans avoir à traverser une route fort encombrée.

À quelques exceptions près, les magasins s'ils contribuent à l'évolution de la société polynésienne sont aussi à son image ; si nous admettons qu'ils sont l'expression d'une demande, il nous faut alors admettre que les écarts observés dans la nature du commerce traduisent des disparités profondes de consommation sinon en quantité, du moins en diversité et en qualité et par conséquent en valeur. Une fois encore on achoppe sur l'absence d'études nutritionnelles fondées sur l'ethnie et les stratifications sociales ; on devine cependant ce que seraient les conclusions d'une telle enquête...

(1) Au carrefour de la pointe Vénus, il existe un seul supermarché côté mer ; on admet sans peine que la population habitant la pointe puisse suffire à son expansion.



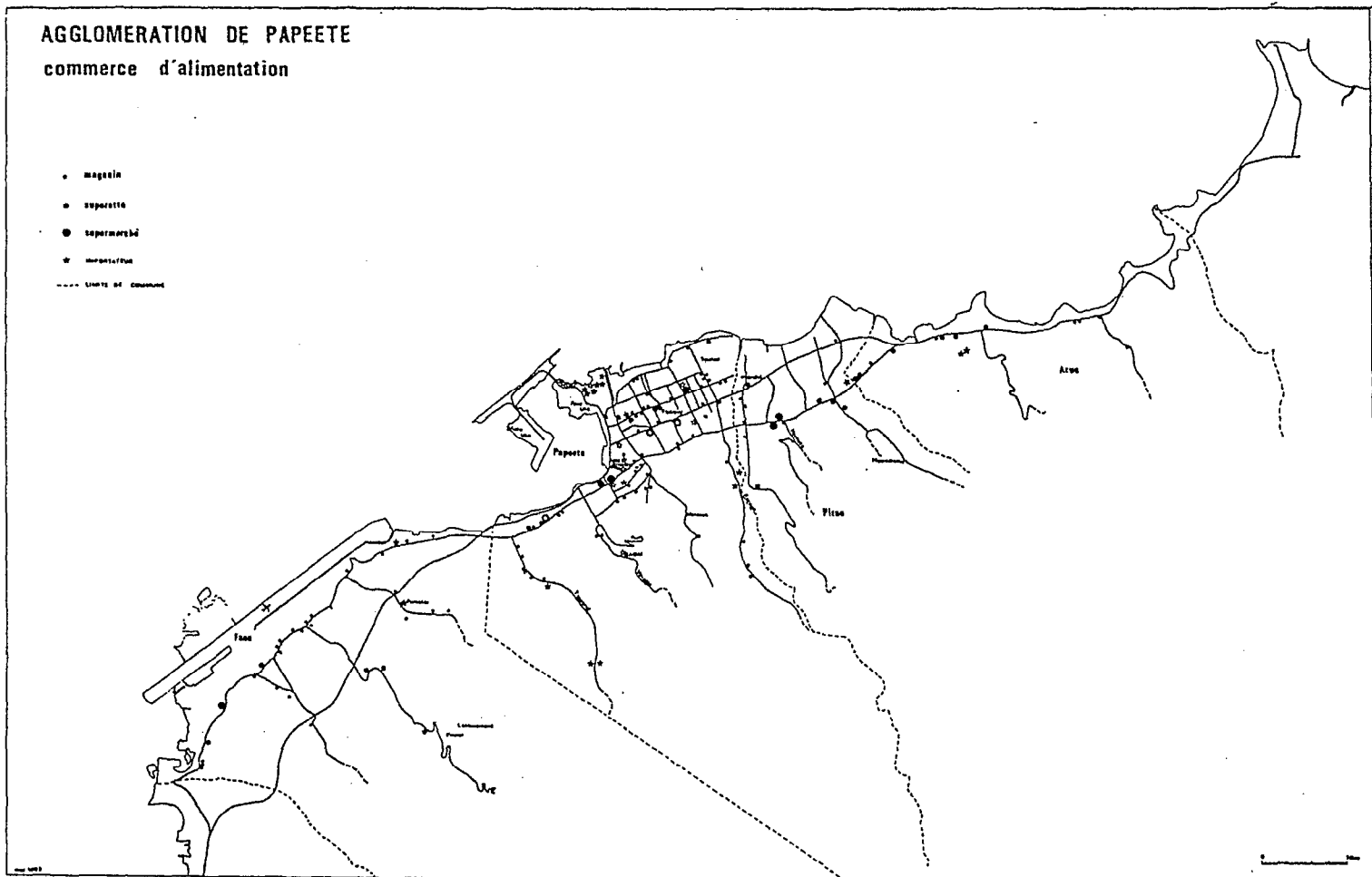


Figure n° 15

Agglomération de Papeete : commerce d'alimentation.

C - Les résultats de l'enquête

Ces résultats présentent pour premier intérêt de confirmer (ou de préciser) le bien-fondé de la typologie du commerce alimentaire, telle qu'elle vient d'être décrite à l'aide des seules données observables; nous verrons aussi qu'ils permettent de moduler ce que certaines conclusions pouvaient avoir de schématique en mettant clairement en évidence la diversité et le nombre de situations particulières. Le discours dominant en Polynésie française tend à faire de la communauté chinoise (majoritaire dans tout le commerce) le bouc émissaire des carences d'un système économique dans lequel ils ne sont que des intermédiaires; mais, plus grave, ce même discours tend à faire de cette communauté un bloc monolithique comme s'il n'y avait que des Chinois fortunés.

Il faut pourtant savoir qu'il existe aussi des commerçants dans des situations bien peu enviables; la rapidité de l'enquête ne nous a pas permis de pénétrer l'intimité de ce milieu; cette diversité nous fut révélée au fil des anecdotes et des observations; elle n'apparaît ici qu'en filigrane mais encore faut-il vouloir la trouver, c'est-à-dire refuser *a priori* l'idéologie d'un quelconque "péril jaune".

1) Croissance urbaine et essor du commerce

On pouvait, par hypothèse, supposer que le commerce était d'autant plus récent qu'il se situait en banlieue et qu'il était de type moderne (superettes et supermarchés opposés aux magasins "traditionnels"); la date de création des commerces permet de répondre à cette question.

a) Date de création et type de commerce (1)

Tableau 95
Date de création et type de commerce.

	Magasins	Supérettes	Super-Marchés
Avant 1962	12	-	-
De 1962 à 1966	13	-	-
1967 à 1971	7	10	-
1972 à 1976	5	10	5
1977 à 1981	4	8	5

(1) On constatera que le nombre de commerces diffère selon les questions, la réponse à toutes ces questions de notre enquête n'était ni toujours fiable, ni systématique.

b) Date de création et localisation des commerces

Tableau 96
Date de création et localisation des commerces.

	MAHINA	ARUE	PIRAE	FAAA	PUNAAUIA	PAEA
Avant 1962	4	2	2	4	3	3
1962 - 1966	-	1	5	7	3	2
1967 - 1971	1	4	3	3	3	2
1972 - 1976	2	-	2	6	4	3
1977 - 1981	1	4	1	4	2	-

S'il y a une très nette relation entre le type de commerce et son ancienneté, on constate qu'il n'en va pas de même en ce qui concerne l'ancienneté et la distribution dans les communes urbaines; le tableau ci-dessus montre en effet que le processus de croissance urbaine a plus contribué au renouvellement du commerce qu'à sa croissance (en nombre de commerces); contrairement aux marchés de produits frais, les magasins d'alimentation sont moins l'expression d'un phénomène spécifiquement urbain que d'une transformation en profondeur des habitudes alimentaires de la société polynésienne, qu'elle soit urbaine ou rurale, cette analyse vient nous le rappeler.

Cela étant, la contradiction entre ces deux tableaux suppose qu'un certain nombre de commerces se sont transformés (parfois plusieurs fois) pour passer de l'état de magasin à celui de superette ou de supermarché : sur 40 magasins, 18 ont été transformés depuis leur création; sur 30 superettes, 16, et sur 10 supermarchés, 9.

À ces transformations correspond une importante mobilité de la part des gérants ou des propriétaires : sur 88 d'entre eux, 22 dirigent leur commerce depuis moins de cinq ans, 36 depuis cinq à dix années et 30 depuis plus de 10 ans.

Enfin 65 % des magasins ont connu un ou plusieurs changements de gérant ou de propriétaire depuis leur création, mais contrairement à ce que nous pouvions penser, cette succession n'est pas toujours le fait d'un proche héritier.

c) L'emploi

On compte en moyenne 2 employés dans un magasin, 3,9 dans une superette et 12,2 dans un supermarché. Dans le cas des magasins, la situation la plus fréquente est celle de l'entreprise familiale dirigée par un couple; c'est encore fréquemment le cas dans les superettes où la taille du commerce impose cependant une main-d'œuvre plus importante; on y retrouve généralement des parents du commerçant ou de son épouse (1).

(1) C'est d'ailleurs très souvent l'épouse la véritable responsable du commerce, l'époux se livrant à d'autres activités.

Les supermarchés représentent le seul cas où le salariat revêt une réelle importance; le nombre d'employés est six fois plus élevé que dans un magasin, alors que la clientèle n'est que quatre fois plus importante; on pourrait y voir un risque de déséquilibre financier, s'il n'y avait un changement radical dans le volume et surtout la valeur des produits vendus.

La clientèle des magasins

C'est très certainement une des composantes de l'activité commerciale la plus difficile à saisir, et la plus mal connue; la multiplicité et la diversité des commerces interdisaient l'enquête par sondage sans une typologie préalable permettant d'identifier un échantillon représentatif. Pour contourner cette difficulté, nous avons tenté de quantifier ce que pouvait être la clientèle (dans un magasin, une superette ou un supermarché) en interrogeant le commerçant sur des aspects qui, nous le pensions, se recoupaient. Ces questions abordaient successivement :

- le nombre de baguettes vendues : qu'ils soient boulangers ou non, tous les commerces tiennent un dépôt de pain; le nombre de baguettes vendu est parfaitement connu des commerçants.
- l'estimation de la clientèle régulière : la méfiance des commerçants devait nous inciter à la prudence dans l'interprétation des chiffres annoncés; des recoupements avec la première question semblaient cependant envisageables.
- nombre de clients disposant d'un crédit : c'est encore un chiffre parfaitement connu d'un commerçant, même s'il répugne à le dévoiler; faute de mieux, les deux premiers aspects devaient permettre d'exclure les résultats manifestement inexacts.

Les résultats

L'enquête a porté sur 42 magasins, 31 superettes et 10 supermarchés. À ces trois questions, le nombre de réponses a varié de la façon suivante :

Tableau 97
La clientèle des magasins (nombre de réponses).

	Vente de baguettes	Clientèle	Crédit
Magasin	42	25	42
Superette	30	21	31
Supermarché	10	8	10
TOTAL.....	82	54	81

Soit parce que la question était mal posée, soit parce qu'il était plus difficile d'y répondre, l'évaluation de la clientèle n'a été obtenue que dans 54 magasins sur 83; la fiabilité des comparaisons comme des moyennes s'en trouve nécessairement affectée.

On vend en moyenne 260 baguettes par jour dans un magasin, 475 dans une superette et 664 dans un supermarché; dans chacune de ces catégories, mais surtout dans les magasins et les superettes, les écarts sont considérables : de 100 à 820 dans les magasins; de 95 à 1 450 dans les superettes et de 200 à 1 500 dans les supermarchés. Ces écarts tradui-

sent l'extraordinaire diversité dans le dynamisme comme dans la clientèle des divers commerces.

La clientèle

On compte en moyenne 73 clients réguliers par magasin, 129 pour une superette et 312 pour un supermarché; là encore les écarts traduisent une diversité qui va bien au-delà d'une classification divisant le commerce alimentaire en trois catégories; la clientèle varie de 25 à 300 dans les magasins, de 50 à 350 dans les superettes et de 100 à 850 dans les supermarchés (1).

Le nombre de crédits

Dans les magasins, le nombre de clients bénéficiant d'un crédit serait de 29; de 64 dans une superette et de 142 dans un supermarché; les variations sont les suivantes.

Tableau 98
Nombre de crédits.

	Minimum	Maximum
Magasins	3	126
Superettes	10	200
Supermarchés	30	200

La signification de ces données peut être saisie sous deux approches : la première, à partir des moyennes, envisage la relation ou plutôt les facteurs distincts entre les trois types de commerce; la seconde s'attache à l'analyse des corrélations réelles ou supposées entre la clientèle et la vente de baguettes ou encore le crédit et la clientèle.

Tableau 99
Clientèle des commerces : rappel des moyennes.

	Vente de baguettes	Clientèle	Clients bénéficiant d'un crédit
Magasin	260	73	29
Superette	475	129	64
Supermarché	664	312	142

La clientèle d'un supermarché est, en moyenne, quatre fois plus importante que celle d'un magasin; 39,7 % des clients de magasins bénéficient d'un crédit contre 49,6 % dans les superettes et 45,5 % dans les supermarchés; un client de magasin, ou de superette consomme en moyenne 3,5 baguettes par jour, contre 2 seulement pour un client de supermarché.

(1) On peut cependant douter qu'un supermarché ne compte qu'une centaine de clients réguliers...

Analyse des corrélations

Pour chacune des trois catégories de commerce, nous avons procédé à l'analyse des corrélations statistiques des variables susceptibles d'être en relation : crédit et clientèle d'une part, clientèle et vente de baguettes d'autre part.

Le crédit et la clientèle

La corrélation statistique ne s'avère significative que dans le cas des magasins et des superettes ; c'est-à-dire que plus la clientèle est importante plus le nombre de clients bénéficiant d'un crédit sera élevé. Qu'il n'en soit pas de même pour les supermarchés n'a pas de quoi surprendre puisque par nature ils drainent une clientèle de passage, par conséquent moins bien connue du gérant, achetant en outre de plus grandes quantités.

La clientèle et la vente de baguettes

C'est seulement dans le cas des magasins que la corrélation statistique entre ces deux variables s'avère significative : cela signifie donc que, dans ce cas seulement, la vente quotidienne de baguettes est fonction de la clientèle ; pour les superettes et les supermarchés les écarts sont tels d'un commerce à l'autre que la corrélation n'est plus significative ; en clair cela signifie que certaines superettes ou supermarchés peuvent compter une clientèle nombreuse sans que la vente de baguettes soit plus élevée ; bien plus, dans le cas des supermarchés la corrélation négative indique une tendance à la relation inverse (la clientèle tend à augmenter en raison inverse de la vente de baguettes).

On touche là un des aspects les plus intéressants de cette activité commerciale ; les commerces, outre la catégorie dans laquelle ils sont classés, sont en fait très spécialisés selon le lieu, c'est-à-dire selon la catégorie de consommateurs qui les fréquente ; par rapport à l'analyse des moyennes certaines contradictions apparaissent qu'il convient d'explicitier.

Les magasins sont des commerces de quartier, la faiblesse de leur clientèle en témoigne ; la pratique du crédit y est moins fréquente (un client sur trois) que dans le cas des superettes et des supermarchés, mais reste en relation avec l'importance de la clientèle ; il faut croire que la part de clientèle solvable ou dans tous les cas digne de confiance (aux yeux du commerçant) y est plus faible ; cela ne surprend pas dans la mesure où ces magasins, spécialisés dans la vente de produits de première nécessité ou d'usage courant, sont presque exclusivement fréquentés par des Tahitiens ; la vente moyenne de baguettes plus élevée que dans les supermarchés va dans le même sens.

Les supermarchés sont évidemment plus aisément définissables par rapport aux magasins, puisqu'ils s'opposent en tous points ; la clientèle y est quatre fois plus nombreuse, le crédit plus fréquent, mais sans relation avec l'importance de la clientèle ; les notions de situation, d'aire d'influence et de catégories de consommateurs deviennent déterminantes ; globalement, la clientèle fréquentant ces supermarchés s'annonce radicalement différente par son appartenance ethnique comme par son niveau de revenu.

Les superettes s'apparentent aux supermarchés par le fait qu'un client sur deux bénéficie d'un crédit ; en revanche la consommation moyenne de baguettes par clients se rapproche de celle observée dans les magasins ; le nombre de situations particulières rend la synthèse bien périlleuse et la seule généralité qui puisse raisonnablement s'énoncer est celle du caractère totalement composite de ce type de commerce intermédiaire.

D - La commercialisation des produits locaux

La création des superettes et des supermarchés marque une étape importante dans la vente des produits locaux qui auparavant n'avait lieu que dans les marchés de Papeete et Pirae. On sait depuis plusieurs années déjà qu'une partie de la production locale échappe à toutes les statistiques, les accords se multipliant entre producteurs et commerçants, hôteliers ou responsables de collectivités. Dans la mesure où la production agricole reste très mal connue, il était impossible de raisonner par différence (à partir des statistiques de production et des ventes dans les marchés).

Depuis 1977, la chambre de commerce et de l'industrie procède à une enquête mensuelle auprès d'une soixantaine de commerces tous situés dans l'agglomération; cette enquête vise à la saisie des ventes dans tous les domaines où s'exerce la production locale : fruits, légumes, tubercules, poisson, viande, produits laitiers. Les résultats de cette enquête sont publiés non pas en fonction des commerces, mais en fonction des produits, ce qui rend l'interprétation d'autant plus difficile que le nombre de magasins enquêtés varie d'une année à l'autre et d'un mois à l'autre; nous avons donc repris les 768 enquêtes utilisables de l'année 1981 (64 enquêtes x 12 mois) en regroupant les résultats par grande catégorie de commerce.

Échantillonnage de l'enquête : l'enquête a porté en 1981 sur 64 magasins répartis de la façon suivante :

Tableau 100
Nombre de commerces enquêtés.

	Magasins	Supérettes	Super-marchés	TOTAL
MAHINA	1	2	3	6
ARUE	3	4	-	7
PIRAE	2	4	2	8
PAPEETE	8	5	6	19
FAAA	8	4	1	13
PUNAAUIA	5	4	2	11
TOTAL	27	23	14	64

Remarque : Les commerces de Paea n'ont pas été enquêtés; par rapport à notre typologie, l'enquête couvre 21,9 % des magasins de l'agglomération, 58,9 % des superettes et 87,5 % des supermarchés.

Il apparaît clairement que l'enquête privilégie les grandes surfaces qui proportionnellement vendent beaucoup plus de produits locaux que les petits magasins; si les magasins sont si peu représentés, c'est qu'ils ne présentent guère d'intérêt pour l'enquête puisque la vente de produits locaux y est insignifiante, et le plus souvent inexistante. Il serait donc totalement injustifié d'établir une extrapolation simpliste à partir de l'échantillon enquêté.

Les résultats de cette enquête sont détaillés (pour quatre produits principaux) dans le tableau n° 101; le meilleur commentaire consiste à donner les raisons de l'impossibilité de toute extrapolation; il semblait logique pour connaître le total des produits locaux vendus dans les superettes et les supermarchés (1) de raisonner à partir des moyennes obtenues par l'enquête : un supermarché vend en moyenne annuelle 18 517 kg de fruits, 28 993 kg de légumes, 1 809 kg de tubercules et 3 109 kg de poissons : extrapolée à l'ensemble des 16 supermarchés que compte l'agglomération, la vente totale de fruits serait de 296,284 tonnes; celle de légumes de 463,891 tonnes; celle de tubercules de 28,955 tonnes et celle de poissons de 49,756 tonnes. On pourrait d'autant plus admettre cette évaluation qu'elle se fonde sur quatorze des seize magasins enquêtés. La réalité est cependant toute autre, c'est ce que confirme cette même analyse appliquée au niveau des communes : les six supermarchés de Papeete vendent 175,413 tonnes de fruits, mais l'estimation ne leur en accorde que 111 tonnes, les trois supermarchés de Mahina écoulent 20,2 tonnes de fruits alors que la même estimation situe le volume théorique écoulé aux environs de 55,5 tonnes... Ces écarts entre la réalité et les estimations se vérifient dans tous les domaines étudiés (notamment pour les fruits et les légumes) mais tous vont dans le sens d'une forte suprématie de Papeete (et de ses supermarchés en particulier) au détriment des communes de banlieue; suprématie d'autant plus regrettable que Papeete, grâce à son marché, est déjà bien desservie en produits locaux.

À défaut d'estimation rigoureuse, cette tentative montre très clairement les limites d'une typologie du commerce fondée pourtant sur des critères habituels. Sans aller jusqu'à la juger tout à fait inopérante, il faut bien reconnaître que la réalité ne se laisse pas facilement enfermer dans une classification schématique divisant le commerce alimentaire en trois grandes catégories. À cela nous y voyons deux raisons qui semblent essentielles : diversité des stratégies individuelles et diversité des clientèles; ces deux raisons sont d'ailleurs totalement interdépendantes et expliquent que tel magasin se soit soudainement lancé dans la vente de poisson (2), que tel autre vende des quantités impressionnantes de tubercules, ou encore que telle superette vende beaucoup plus de légumes que de nombreux supermarchés.

(1) On peut estimer que tous les magasins vendant des produits locaux ont été enquêtés.

(2) De janvier à juillet on pouvait trouver chez un commerçant de Fa'aa entre 0 et 500 kg de poissons selon les mois; ce même commerçant vend depuis cette date entre 1 500 et 2 000 kg de poissons par mois...

VENTE DE PRODUITS LOCAUX DANS 64 COMMERCE ALIMENTAIRES DE L'AGGLOMERATION (KG)

		MAHINA	ARUE	PIRAE	PAPEETE	FAAA	PUNAAVIA	TOTAL	TOTAL GENERAL
FRUITS	1	397	4.291	1.975	15.291	14.343	4.003	40.300	410.921
	2	17.763	12.865	21.819	22.795	12.472	23.658	111.372	
	3	20.210	-	25.734	175.413	8.598	29.294	259.249	
LEGUMES	1	1.976	13.331	6.088	31.508	30.533	9.018	92.454	744.172
	2	39.845	24.441	53.169	42.289	29.757	56.312	245.813	
	3	38.633	-	58.301	244.951	21.746	42.274	405.905	
TUBERCULES	1	272	3.552	826	5.509	7.918	4.618	22.695	86.136
	2	8.582	2.274	4.292	13.032	5.087	4.838	38.105	
	3	7.167	-	190	12.995	102	4.882	25.336	
POISSONS	1	39	2.150	0	5.545	898	360	7.345	110.538
	2	3.446	503	1.859	30.278	11.736	10.890	59.656	
	3	1.455	1.647	2.995	33.323	3.462	2.302	43.537	

1 : magasins

2 : superettes

3 : super-marchés

NB : les cocos (secs ou à boire) ainsi que les pastèques ne sont pas pris en compte.

Tableau 101
Vente de produits locaux dans 64 commerces alimentaires (kg).

Ces exemples signifient-ils que la réalité n'étant faite que de situations particulières devient insaisissable ? Probablement pas, mais il apparaît nettement que l'environnement dans lequel se situe le commerce, participe pour beaucoup aux choix et aux stratégies que le commerçant est amené à adopter. Nous avons dit plus haut que les commerces étaient à l'image de la société polynésienne ; on peut maintenant affirmer qu'ils sont aussi à l'image du quartier dans lequel ils sont implantés ; petits ou grands, certains commerces se sont modernisés, tandis que d'autres se dégradent d'année en année ; qu'ils s'inscrivent tantôt dans des quartiers rénovés, tantôt dans de vieux quartiers visiblement plus pauvres n'est pas une hypothèse de travail mais bien une réalité du paysage urbain, véritable mosaïque que le découpage communal ne permet pas de saisir.

Conclusion

L'étude du ravitaillement d'une agglomération, pose, par définition, et partout, le problème de la double relation de domination et de dépendance de la ville par rapport à sa campagne ; celui-ci est largement dépassé en Polynésie qui vit quotidiennement le paradoxe d'une dépendance à la mesure de son isolement. Mais, parce que le commerce des produits alimentaires est en grande partie dans les mains de la communauté chinoise, cela devient en outre un sujet sensible ; alors qu'ils ne sont que les intermédiaires d'un système économique dont ils ne sont absolument pas les initiateurs, le risque est bien de faire des Chinois les seuls à tirer profit de ce système ; le problème n'est pas là puisqu'il n'est jusqu'aux producteurs de coprah, (dont la récolte bénéficie d'un prix de soutien) qui ne tirent avantage d'une économie pourtant bien fragile ; la Polynésie porte en elle les germes d'une situation sinon explosive du moins tendue ; or, la "paix sociale" y est pourtant remarquable : les raisons de cette paix sont-elles historiques et culturelles ? Partiellement sans doute, mais économiques à coup sûr.

Il y a pourtant des "laissés-pour-compte" ou du moins une frange de la population qui n'a accès qu'aux "miettes" de la consommation, mais là encore la Polynésie, morcelée et sans assises démographiques, manque singulièrement d'"épaisseur".

On n'en finit plus de dénoncer les incohérences de l'économie polynésienne qui réussit l'extraordinaire paradoxe de vivre sans produire. Cela ne date pas d'hier et il n'est pas sûr du tout que cela soit imputable à l'installation du CEP ; la Guyane possède Kourou mais que dire de la Guadeloupe ou la Réunion ? Ces deux départements vivent pourtant une situation de dépendance comparable en bien des points... C'est la preuve que le CEP n'a fait qu'accélérer un processus que la monétarisation (bien antérieure) rendait inéluctable.

Mais si l'atoll le plus isolé dépend en partie des importations alimentaires, il reste que le rapport entre dépendance alimentaire et croissance urbaine est évident : la réflexion sur l'une impose de s'interroger sur l'autre. Mieux qu'ailleurs sans doute, on discerne en Polynésie, de façon quasi expérimentale, la dynamique en spirale de la croissance urbaine que rien ne semble pouvoir freiner : la monétarisation aidant, plus la campagne (1) se dépeuple et la ville se gonfle, plus la vie en dehors de celle-ci devient difficile et s'il n'y

(1) On hésite à appliquer ce terme à la Polynésie ; acceptons-le dans son sens le plus vague, c'est à dire "ce qui n'est pas urbain".

avait l'intervention des pouvoirs publics, cette tendance serait très certainement de type exponentielle. Cette fonction de plus en plus centripète du centre urbain, amplifiée par le morcellement du territoire se vérifie quotidiennement; intégrés dans le circuit de l'économie marchande, les habitants des îles les plus isolées, subissent plus le système qu'ils n'en tirent profit : les carences du trafic inter-insulaire sont telles qu'il arrive fréquemment qu'une communauté, trop petite pour motiver le détournement d'une goélette soit privée pendant plusieurs mois des produits vivriers de base et ne puisse vendre sa récolte de coprah : comment dans ces conditions éviter le départ vers la ville? Sous d'autres longitudes, dans des régions qui ne sont pas nécessairement "enclavées par l'insularité", ce processus, qui semble irréversible en deçà d'un certain seuil démographique, mériterait d'être médité...

Dépendance des campagnes par rapport à la ville, dépendance des archipels par rapport à Tahiti, mais aussi dépendance de l'ensemble de la Polynésie française vis-à-vis de l'extérieur : même pour les produits alimentaires les importations sont nécessaires à la survie du territoire.

III - LES IMPORTATIONS : DÉVELOPPEMENT OU DÉPENDANCE?

A - Situation générale

En 1980, il a été importé en Polynésie française 447 383 tonnes de produits pour une valeur de près de 41 milliards de francs; les seuls produits énergétiques (fuel, pétrole et essence) participent pour 37 % au volume des importations, les produits alimentaires pour 16 %, les biens d'équipement ou de consommation ainsi que les matières premières pour 47 %.

Le tableau et le graphique ci-contre retracent l'évolution du commerce extérieur de 1959 à 1980.

Cette évolution dans le sens d'une croissance rapide des importations (10,1 % par an en volume et 17,4 % en valeur) s'est accompagnée d'une diversification de la nature des produits importés comme des zones d'approvisionnement. Un bref rappel de la part du commerce avec la métropole, montre que ce sont surtout les pays étrangers, notamment ceux de la zone Pacifique (USA, Australie, Nouvelle-Zélande), qui ont profité de la croissance des importations.

Tableau 102
Les importations en provenance de métropole.

	: Volume	:	: Valeur (en mil-	:
	: (Tonnes)	: %	: liards de F.CP)	: %
	-----	-----	-----	-----
1960	: 29.100	: 40,2	: 137.034	: 47,6
1965	: 164.999	: 52,9	: 6.921.383	: 71,8
1970	: 103.718	: 31,0	: 8.274.000	: 60,6
1975	: 110.956	: 31,4	: 12.149.169	: 54,0
1980	: 130.892	: 29,4	: 20.016.416	: 49,1

Tout en conservant la première place, on constate en effet que la métropole ne couvre plus que 29,4 % du volume importé contre 40,2 % en 1960; malgré l'excellente position de la France en 1965, liée de façon incontestable aux besoins du CEP, la tendance est bien à une dépendance moindre vis-à-vis de la métropole et par voie de conséquence, à une ouverture sur l'étranger. En revanche, la métropole continue de couvrir, en valeur, près de la moitié des importations. Il semble donc qu'on s'achemine vers un trafic plus rationnel privilégiant avec la métropole des importations relativement peu pondéreuses mais de valeurs élevées; du fait des coûts de fret associés à l'éloignement, cela vaut d'autant plus d'être noté qu'il n'en va pas de même pour les importations alimentaires.

B - Les importations alimentaires

Les importations de denrées alimentaires s'élèvent en 1980 à 70 238 tonnes pour une valeur de 7,192 milliards CFP; par rapport à l'ensemble, l'alimentation intervient pour 15,9 % du volume et 17,4 % de la valeur totale des importations. Même s'il est évident que l'importation de produits vivriers participe pour une faible part au déséquilibre de la balance commerciale, ces chiffres ne doivent pas tromper :

- la valeur totale des exportations est trois fois inférieure à celle des importations des seuls produits alimentaires;
- le volume total de produits locaux écoulés sur les marchés de Papeete et Pirae n'était, durant cette même année, que de 5 957 tonnes. En définitive la situation, à ce niveau très général, apparaît comme un résumé de l'économie polynésienne : on produit très peu mais on importe beaucoup.

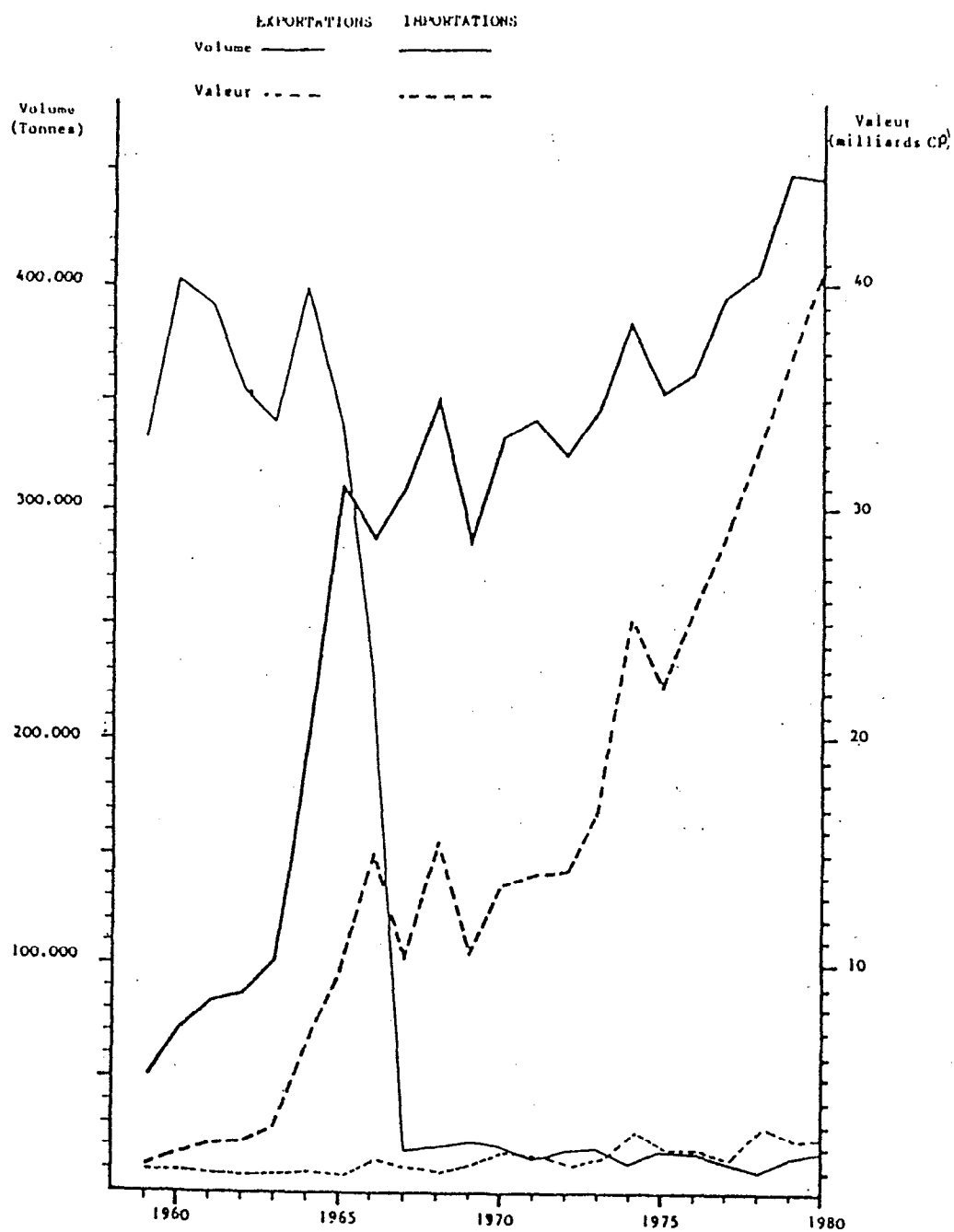


Figure n° 16
Évolution du commerce extérieur de 1959 à 1980.

Tableau 103
Commerce extérieur : 1959-1980.

ANNEE	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Tonnes	Valeur	Tonnes	Valeur
1959	53.251	1.188.051	333.382	1.103.189
1960	72.330	1.617.574	403.434	1.141.721
1961	84.929	2.095.452	392.233	1.034.705
1962	87.750	2.266.337	355.090	971.549
1963	102.716	2.893.891	340.680	919.144
1964	203.917	6.391.049	400.621	996.750
1965	311.490	9.637.205	340.631	920.219
1966	288.837	15.023.841	227.210	1.560.077
1967	310.978	10.229.071	18.314	1.168.527
1968	352.313	15.619.080	19.698	1.030.825
1969	285.000	10.368.000	21.000	1.303.000
1970	334.000	13.640.000	19.000	1.840.000
1971	341.000	14.070.000	14.000	1.740.000
1972	325.000	14.270.000	17.000	1.340.000
1973	346.000	16.890.000	18.000	1.490.000
1974	385.341	25.150.000	12.535	2.775.000
1975	353.185	22.317.000	17.293	1.968.000
1976	362.773	25.699.000	16.592	1.911.000
1977	396.364	29.186.595	11.480	1.464.267
1978	406.665	33.070.472	8.886	2.978.479
1979	449.953	36.704.641	12.110	2.214.513
1980	447.383	40.718.217	16.663	2.179.856

Tableau 104
Importations alimentaires de 1959 à 1980.

ANNEE	VOLUME	VALEUR (milliers FCP)
1959	18.507,0	380.010
1960	20.366,9	435.626
1961	23.372,3	538.419
1962	23.655,3	565.183
1963	25.659,0	630.432
1964	33.363,3	944.560
1965	44.033,9	1.422.296
1966	54.901,9	1.925.176
1967	53.615,5	1.840.119
1968	63.665,9	2.313.092
1969	55.169,0	2.037.686
1970	60.554,5	2.447.429
1971	60.667,3	2.645.720
1972	57.524,6	2.945.294
1973	59.590,4	3.349.654
1974	62.424,5	4.752.513
1975	59.913,5	4.463.688
1976	59.271,6	4.920.172
1977	60.062,3	5.184.305
1978	63.016,1	5.643.018
1979	70.424,2	7.038.979
1980	70.238,7	7.192.850

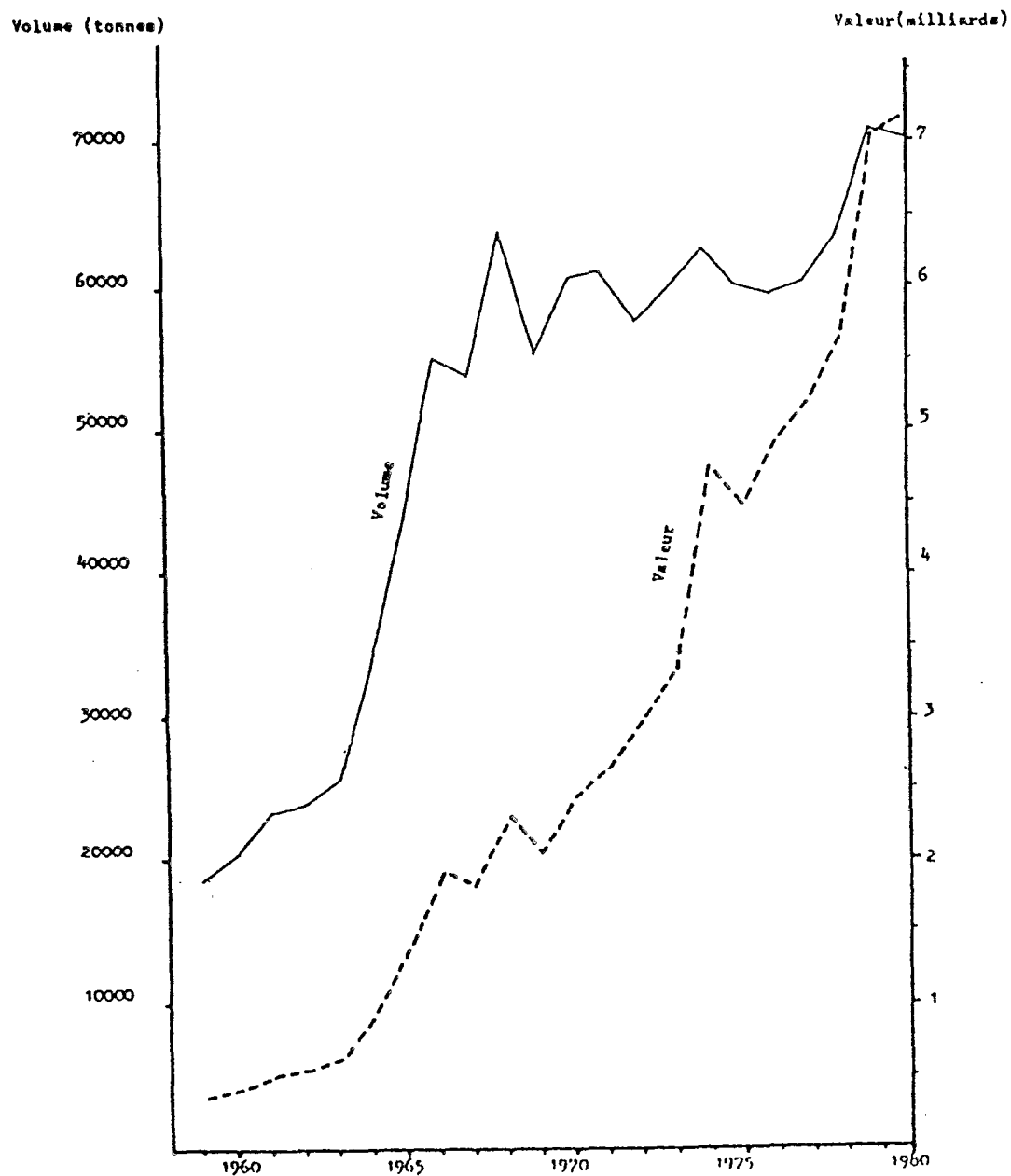


Figure n° 17

Évolution des importations alimentaires de 1959 à 1980.

Tableau 105
Importations alimentaires 1980.

Chapitre	Définition	Volume (tonnes)	Valeur	Principaux articles		
				Définition	Volume	Valeur
02	Viande	7.184,0	1.625.159	-Viande fraîche, réfrigérée ou congelée de bovins, ovins et porcins (et abats)	4.309,4	1.173.691
03	Poissons, crustacés, et mollusques	402,5	203.935	-Volailles réfrigérées, fraîches ou congelées	2.675,4	379.051
04	Produits laitiers	3.797,4	631.634	-Crustacés, mollusques et coquillages	312,6	156.890
07	Légumes	5.413,5	350.174	-Laits en boîte	1.861,7	182.214
08	Fruits	1.746,1	220.561	-Beurre en boîte	1.051,6	203.056
09	Café - Thé - Epices	147,4	72.650	-Fromages	667,8	223.330
10	Céréales	7.646,1	313.675	-Légumes frais ou réfrigérés	4.442,2	239.163
11	Produits de la minoterie	14.957,9	444.786	-Légumes congelés	471,4	50.176
15	Graisses et huiles animales et végétales	1.567,5	183.958	-Légumes secs	492,1	46.944
16	Préparations de viandes et poissons	2.494,3	559.898	-Café et succédanés de café	107,7	46.292
17	Sucres et sucreries	6.000,7	444.171	-Riz	4.895,8	256.682
18	Cacao et préparations chocolâtées	282,2	112.527	-Farines	12.749,3	342.699
19	Préparations à base de farines ou féculles - pâtisserie	1.569,1	334.911	-Viande en boîte	1.186,9	296.992
20	Conserves de fruits et de légumes	5.410,3	569.443	-Poisson en boîte	948,1	137.391
21	Préparations alimentaires diverses	2.332,5	441.542	-Sucres	5.454,1	333.143
22	Boissons, alcools, vinaigres	8.827,7	668.185	-Biscuits	826,9	213.539
25.01.05	Sel alimentaire	459,5	15.641	-Pâtes alimentaires	413,2	46.709
				-Conserves de légumes	2.710,5	261.715
				-Conserves de fruits	781,3	102.410
				-Jus de fruits	1.401,2	120.194
				-Sauces, condiments, etc....	1.092,1	117.229
				-Eaux minérales	1.402,6	45.999
				-Limonades et boissons non alcooliques	1.253,3	71.917
				-Vins	4.460,2	365.056
TOTAL		70.238,7	7.192.850			

La nature des denrées alimentaires importées, détaillée dans les tableaux ci-contre, traduit tout à la fois la très grande diversité des approvisionnements (on trouve absolument de tout, au moins à Papeete), les préférences alimentaires de la population dans son ensemble, comme les carences les plus flagrantes de l'agriculture locale. Ces chiffres s'avèrent d'autant plus difficiles à interpréter qu'ils s'appliquent à une population très hétérogène sur le double plan ethnique et social.

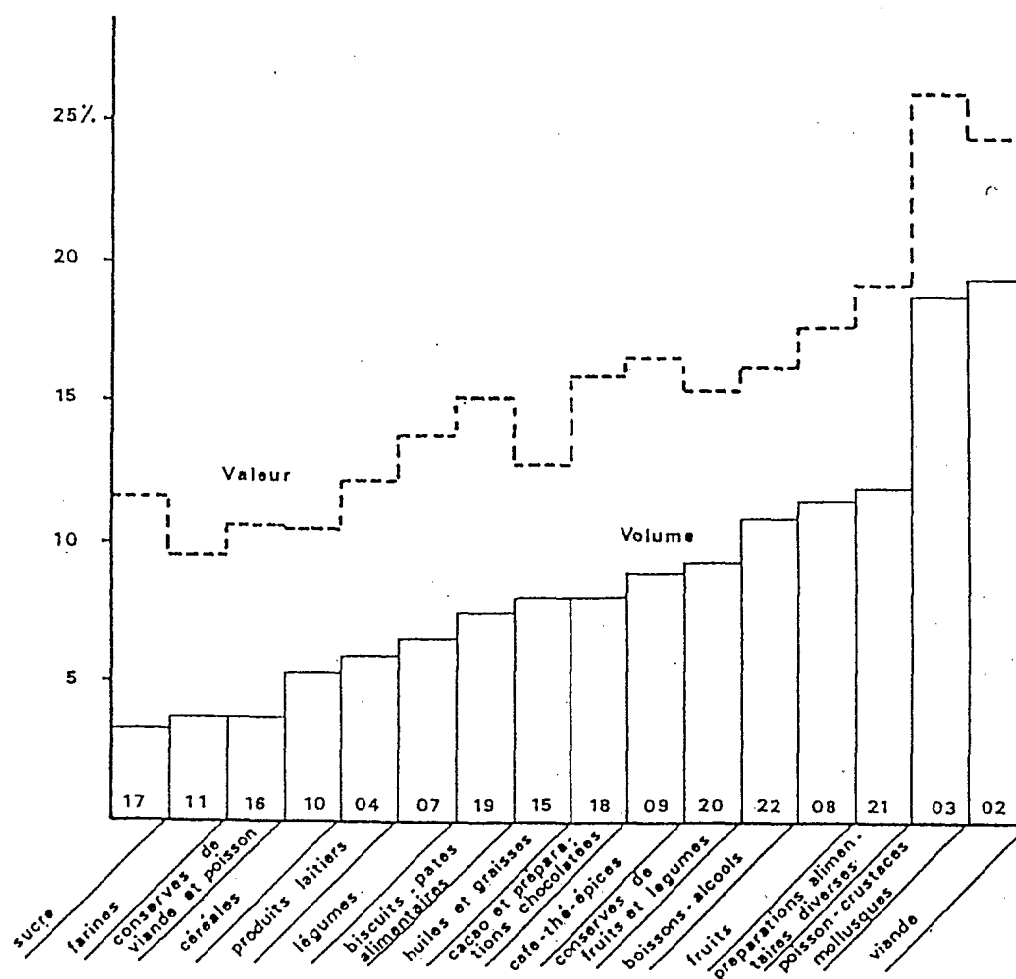
Ainsi n'est-il pas surprenant que la Polynésie qui ne produit pas de céréales importe 12 700 tonnes de farine et 6 000 tonnes de sucre lorsque l'on sait que le repas du soir pour de très nombreuses familles polynésiennes est uniquement constitué de pain accompagné de café au lait fortement sucré.

Par contre l'importation de 5 400 tonnes de légumes serait à la limite scandaleuse s'il n'y avait une demande régulière de la part d'une population aisée, notamment européenne, indifférente aux inévitables écarts saisonniers.

On voit bien que la simple raison ne permet pas de s'aventurer bien loin dans l'interprétation des statistiques douanières.

Quelques aspects méritent cependant d'être notés, notamment en matière d'évolution du volume, de la nature et de l'origine des produits alimentaires importés.

- Les importations alimentaires se sont accrues de 6,25 % par an en volume et de 14,3 % en valeur, moins rapidement par conséquent que l'ensemble des importations; l'essentiel de cette croissance se situe entre 1963 et 1968, période d'installation du CEP et des premières explosions nucléaires, durant laquelle on importait près de 10 000 tonnes de plus chaque année. Malgré d'importantes différences d'une année à l'autre (voir courbe), la croissance moyenne annuelle semble se stabiliser depuis cette époque aux environs de 2 % en volume mais de 11 % en valeur du fait d'un taux d'inflation qui s'est nettement élevé depuis 1968.
- L'évolution dans la nature des importations selon les chapitres de la nomenclature douanière est reproduite en annexe; nous l'évoquerons ici à grands traits. Un classement des grandes catégories de produits selon le taux d'accroissement moyen annuel du volume importé d'une part et de la valeur de ces produits d'autre part, laisse apparaître une évolution conforme dans l'ensemble à une inflation qui touche toutes les catégories de produits (corrélation statistique significative). On relèvera cependant sur l'histogramme ci-joint quelques paradoxes : ainsi le sucre, produit de première nécessité a connu la plus forte inflation depuis 1959 (19,8 % par an) et la viande une des plus faibles (15,6 %).



17 : Numéro de chapitre de la nomenclature douanière .

Figure n° 18

Importations alimentaires : comparaison des taux d'accroissements moyens annuels (période 1959-1980) en volume et en valeur pour les principaux groupes de produits.

Tableau 106
Taux d'accroissement des importations alimentaires.

Chapitre	Nature du produit	Taux d'accroissement moyen annuel du volume importé	Taux d'accroissement moyen annuel de la valeur importée
17	Sucre	3,3 %	11,5 %
11	Farines et produits de la minoterie	3,6 %	9,5 %
16	Poisson et viande en boîtes	3,7 %	10,5 %
10	Céréales	5,4 %	10,4 %
04	Produits laitiers	5,9 %	12,1 %
07	Légumes	6,6 %	13,7 %
19	Biscuiterie-Pâtes alimentaires	7,5 %	15,1 %
15	Huile	8,0 %	12,7 %
18	Cacao, préparations chocolatées	8,1 %	15,9 %
09	Café, thé, épices	8,9 %	16,5 %
20	Conserves de fruits et de légumes	9,3 %	15,4 %
22	Boissons, alcools, vinaigres	10,8 %	16,2 %
08	Fruits	11,4 %	17,6 %
21	Préparations alimentaires diverses	11,9 %	19,1 %
03	Poissons, crustacés, mollusques	18,7 %	25,8 %
02	Viande	19,3 %	24,3 %
MOYENNES	6,25 %	14,3 %

Pour conclure cet aspect de l'étude, on observera que le classement des produits selon leur taux d'accroissement en volume n'est pas indifférent. Les plus faibles taux s'associent plutôt à des articles de grande consommation et parfois de première nécessité, tels que la farine, le riz, le lait condensé ou le boeuf en boîte, et parfois produits également sur le territoire (produits laitiers, boeuf en boîte) dont la demande tend très probablement à se rapprocher de la croissance démographique.

À l'inverse, les taux les plus élevés s'associent plutôt à des produits de luxe ou dans tous les cas plus onéreux que le territoire ne produit pas ou seulement en faible quantité (viande, crustacés).

Malgré les précautions évoquées plus haut, la structure des importations alimentaires pose problème et amène à s'interroger sur la consommation selon les diverses catégories ethniques et sociales; nous y reviendrons à propos des importations du CEP.

1) L'origine des importations alimentaires

Les produits importés proviennent de plus de soixante dix pays dans le monde, mais quatre pays seulement se partagent 84,8 % du marché en volume et 81,4 % en valeur :

Tableau 107
Les principaux pays fournisseurs.

	VOLUME (tonnes)	Pourcentage du total	VALEUR	Pourcentage du total
FRANCE	25.439,6	36,2 %	2.248.292	31,2 %
U.S.A.	14.169,6	20,2 %	1.434.706	19,9 %
AUSTRALIE	12.872,2	18,3 %	822.441	11,4 %
Nelle ZELANDE	7.101,4	10,1 %	1.356.405	18,9 %

On observera que les importations en provenance de métropole présentent un caractère quelque peu irrationnel dans la mesure où l'éloignement devrait privilégier les produits de valeur élevée par rapport au poids. Cela tient évidemment à la nature des produits importés qui renvoie aux structures, aux faiblesses et aux points forts de l'agriculture du pays considéré; la comparaison entre la Nouvelle-Zélande et l'Australie est tout aussi significative : les importations en provenance du premier pays représentent 10,1 % du volume mais 18,9 % de la valeur; en revanche, celles provenant d'Australie couvrent 18,3 % du volume, mais seulement 11,4 % de la valeur totale des produits alimentaires importés; la ventilation des importations alimentaires selon leur nature et leur origine apparaît finalement comme la traduction de l'extraordinaire concurrence à laquelle se sont parfaitement adaptés les importateurs de la place de Papeete.

Tableau 108
Produits alimentaires importés et pays fournisseurs.

CHA- PIRE	DEFINITION	Poids total	FRANCE	U.S.A.	AUSTRALIE	Nelle ZELANDE
02	Viande	7184,0	389,3	2518,0	702,0	3282,0
03	Poissons, crustacés et mol- lusques	402,5	44,9	35,9	58,7	115,3
04	Produits laitiers	3797,4	948,4	12,9	1327,5	1375,9
07	Légumes	5413,5	1974,2	1690,9	22,8	1528,0
08	Fruits	1746,1	12,4	1242,5	9,5	435,2
09	Café, thé, épices	147,4	13,8	2,5	1,7	3,0
10	Céréales	7646,1	0,8	3583,3	4022,4	17,7
11	Produit de la minoterie	14957,9	8302,3	129,9	4667,3	78,1
15	Graisses et huiles animales et végétales	1567,5	288,7	475,9	0,7	2,9
16	Préparations de viande et de poissons	2494,3	822,9	287,0	5,3	18,9
17	Sucres et sucreries	6000,7	3914,9	140,1	665,7	34,3
18	Cacao et préparations choco- latées	282,2	184,1	30,2	21,3	26,8
19	Préparation à base de fécu- lent - pâtisserie	1569,1	693,9	215,4	504,8	79,6
20	Conserves de fruits et de légumes	5410,3	1533,4	2416,1	644,3	20,0
21	Préparations alimentaires diverses	2332,5	425,3	1233,4	6,8	37,2
22	Boissons, alcools, vinaigres	8827,7	5836,5	151,3	18,1	-
25-01	Sel alimentaire	459,5	53,8	4,3	193,3	46,5
TOTAL		70238,7	25439,6	14169,6	12872,2	7101,4

Sans entrer plus avant dans le détail, on remarquera la position privilégiée de :

La France pour les légumes, la farine, le sucre et les boissons.

Les États-Unis pour la viande, les légumes, les fruits, les céréales, les conserves de fruits et de légumes et les diverses préparations alimentaires.

L'Australie pour les produits laitiers, les céréales et la farine.

La Nouvelle-Zélande pour la viande, les produits laitiers et les légumes.

Autre effet de la concurrence, cette répartition selon les pays d'origine n'a rien de statique et semble au contraire évoluer très rapidement : en 1974, la métropole couvrait encore 48,8 % du volume des importations pour, il est vrai, une valeur de 34,1 % seulement. Mais cette baisse du poids de la France, s'accompagne d'une diminution en valeur absolue : 30 850 tonnes en 1974 contre 25 439 tonnes en 1980. Inversement les importations en provenance des États-Unis, d'Australie et de Nouvelle-Zélande représentaient 18 807 tonnes en 1974, soit 30 % du total, contre 34 143 tonnes en 1980, soit 48,6 % du volume total des importations.

Derrière ces quatre pays qui couvrent l'essentiel des importations alimentaires, rappelons que près de 70 pays trouvent aussi un débouché en Polynésie; un débouché bien évidemment modeste mais significatif malgré tout dans la mesure où l'inexistence des liaisons maritimes ou aériennes avec ces pays impose de nombreux intermédiaires, nécessaires à l'acheminement de ces produits vers Papeete; il faut citer les Pays-Bas, qui avec 3 781 tonnes se situent en cinquième position et un nombre considérable de pays dont les exportations alimentaires vers le territoire se situent entre 750 tonnes (Japon) et 120 tonnes (Chine). Pour ces pays, il s'agit le plus souvent de produits très spécialisés :

Royaume-Uni: 476 tonnes dont 401 tonnes de whisky

Côte-d'Ivoire: 351 tonnes dont 116 tonnes d'ananas en boîte (ou en jus) et 172 tonnes de préparations à base de café.

Sénégal: 528 tonnes dont 526 tonnes d'huiles.

Maroc: 157 tonnes dont 56 tonnes de poissons en boîte (sardines) et 101 tonnes de légumes en boîte (olives, tomates, etc.).

2) Distribution des produits importés sur le territoire

a) Les importations à destination des archipels

Sur les 70 238,7 tonnes de produits alimentaires importées en 1980, 11 778 tonnes étaient à destination des autres archipels : en effet, d'après le service des Douanes, les réexportations civiles au départ de Papeete vers les îles seraient les suivantes :

Tableau 109
Expéditions vers les archipels.

	:	Poids	:	Valeur
	:	(tonnes)	:	(milliers de Fr.)
<hr/>				
Iles Sous-le-Vent	:	6.952	:	944.763
Tuamotu-Gambier	:	1.904	:	284.231
Marquises	:	1.963	:	281.990
Australes	:	1.319	:	189.018
	:		:	

Pour estimer la part des importations réellement consommées à Tahiti, il est nécessaire, une fois encore, de mentionner la participation du CEP, dont les importations ne sont manifestement pas mentionnées dans le tableau ci-dessus.

b) L'approvisionnement du CEP

Le service d'approvisionnement des ordinaires et des marins (SAOM), a la responsabilité des approvisionnements vivriers de toutes les armées, gendarmerie comprise; outre les cantines et mess, le SAOM approvisionne le groupe des foyers comptant trois comptoirs de vente (Fare Ute, Faaa, Arue). Sur les 9 820 tonnes de produits alimentaires importés, la moitié environ est destinée aux sites et bases avancées. Ceci n'est qu'une estimation dans la mesure où l'approvisionnement des sites s'effectue de deux façons. Une partie des importations en provenance de métropole est directement déchargée par les cargos de la CGM à Moruroa sans rupture de charge à Papeete. (Précisons que ces importations sont parfaitement connues, enregistrées et taxées selon leur nature par le service des Douanes présent sur l'atoll). Mais le SAOM s'approvisionne également auprès des importateurs de Papeete, en particulier pour les produits provenant de la zone Pacifique (viande congelée, fruits et légumes). Il devient alors très difficile de connaître le volume de produits importés transitant par Papeete mais chargé sur des navires militaires.

En définitive et sans entrer dans les détails (1), on estimera à partir du volume total de produits (locaux ou importés) traité par le SAOM, que la population vivant dans les Tuamotu-Gambier reçoit environ 7 730 tonnes de produits importés.

c) Population par archipel et importation

À partir des taux d'accroissement de population enregistrés sur la période 1971-1977, la population dans les divers archipels a été estimée en 1980 de façon à la comparer au volume des importations de 1980.

Les résultats sont les suivants :

Tableau 110
Population des archipels et importations alimentaires.

	Population 1980 (estimation)	%	Importations alimentaires (tonnes)	%
Iles Du-Vent	110.665	75,0	52.634	74,9
Iles Sous-Le-Vent	16.606	11,3	6.592	9,4
Tuamotu-Gambier	9.479	6,4	7.730	11,0
Marquises	5.271	3,6	1.963	2,8
Australes	5.337	3,6	1.319	1,9
TOTAL	147.358	100 %	70.238	100 %

(1) Les responsables du SAOM nous ont communiqué des statistiques d'une remarquable qualité; qu'ils en soient remerciés. En réponse à leurs souhaits, la précision sera limitée au minimum nécessaire à la compréhension.

C - Les produits de première nécessité

À plusieurs reprises, dans le paragraphe précédent, le terme de “produits de première nécessité” a été utilisé. Disons tout de suite qu’il s’agit d’un abus de langage consacré par le temps, car les produits inclus dans cette liste établie par le service des Affaires économiques ne correspondent pas nécessairement aux impératifs d’une alimentation équilibrée : le sucre est considéré comme un produit de première nécessité, malgré la surconsommation maintes fois dénoncée, de même que le café soluble, le boeuf en boîte ou les biscuits secs, alors que ce n’est pas le cas pour la viande, les fruits ou les légumes. Enfin ce terme laisse entendre qu’ils sont indispensables à la survie; les Polynésiens s’en sont pourtant passés pendant des siècles...

Tous les produits dits de première nécessité sont des produits importés exempts de taxes autres que parafiscales.

La tarification des produits de première nécessité est régulièrement mise à jour; elle paraît par voie de presse.

Il ne fait aucun doute que les importations de produits alimentaires ont débuté par ce type de produits, très proches d’une alimentation de type occidental mais à une époque et dans un lieu où les procédés de conservation par le froid étaient inexistants (viande et lait en boîte).

À quelques détails près on retrouve les mêmes produits commandés pour l’approvisionnement de la population à la suite de l’installation d’une base américaine à Bora-Bora en 1942 (1). Le chapitre du *Mémorial* consacré à la présence américaine fourmille de renseignements sur les débuts de la monétarisation et les réactions des habitants.

“Monsieur Passard, chef de la circonscription administrative des îles Sous-le-Vent et représentant du gouverneur m’a transmis une liste de marchandises qu’il estime être nécessaire chaque mois pour la population de Bora-Bora, Maupiti.

a) -	Farine	12	tonnes
b) -	Sucre	5	tonnes
c) -	Riz	8	tonnes
d) -	Beurre	250	kg
e) -	Lait condensé	250	kg
f) -	Lait stérilisé	250	kg
g) -	Pétrole	1 200	litres
h) -	Essence	1 200	litres”

(Rapport de l’amiral Shafroth au ministre de la Marine le 3 mars 1942.)

Ce rapport faisait suite à la décision de fermer l’accès de l’île du fait de “l’accroissement du nombre des demandes formulées par des indigènes à l’effet d’être autorisés à se fixer à Bora-Bora”.

(1) *Mémorial polynésien* n° 6, p. 113.

(Lettre du gouverneur au chef de la circonscription administrative des îles Sous-le-Vent.)

“La population est contente d’obtenir du ravitaillement : enfin du sucre, du lait etc. et le cinéma. Les soldats portent des barriques de bonbons qu’ils distribuent aux enfants. La population fabrique des curios et l’argent coule à flot (...). La nourriture distribuée était tellement nombreuse que l’on nourrissait les cochons avec. Elle était entreposée dans le temple car l’on pensait que l’endroit sacré éloignerait les voleurs. Le gaspillage était constant : pour quelques boîtes de lait percées, tout un stock était jeté à la mer. On savait que la présence américaine était provisoire et les Tahitiens s’amusaient avec toutes les facilités qui leur étaient offertes. À leur départ on les a à peine regrettés, on était à peine plus riche. Leur présence a surtout rapporté aux commerçants et aux marchands de l’extérieur”.

(Lettre de L. Picard.)

“Une de mes principales activités était de lutter contre les méfaits des contrebandiers (...). Les cigarettes, le beurre, le lait, le sucre et les conserves disparaissaient régulièrement et on retrouvait toutes ces denrées à Papeete où elles étaient vendues au marché noir (...) grâce à eux celui-ci (le trafic) s’effectuait même dans les deux sens : des bouteilles de whisky étaient cachées à Papeete dans les drums à pétrole pour être expédiées à Bora-Bora!

(...), les Américains achetaient tout : coquillages, colliers, sculptures, timbres-poste, tout était bon pour les G.I. (...). Grâce à cet afflux de devises, Bora-Bora allait faire vivre la Polynésie pendant trois ans (1), ces dollars permettant d’acheter du riz, de la farine et tous les produits alimentaires de base.

(...) l’argent coulait à flot, et tous les soirs, il y avait cinéma et tout le monde suçait des candies...”

(F. Snaford, chef de poste à Bora-Bora.)

Outre qu’elles indiquent la nature des produits importés à cette époque, semblables à ceux que l’on trouve aujourd’hui dans la liste des produits de première nécessité, ces anecdotes témoignent assez du vent de folie soufflant alors sur Bora-Bora. Mais si elles traduisent l’effet déstructurant que peut provoquer une arrivée massive et brutale de “popaa”, ces témoignages sont aussi l’expression de ce que, dans un langage quelque peu désuet, on nomme “l’âme polynésienne”, interdépendant semble-t-il de l’insularité. On retrouve aujourd’hui encore, cette même atmosphère de fête, en dehors de Tahiti, lors de l’arrivée d’une goélette; celle-ci prend même des allures de frénésie dans les îles les plus isolées et par conséquent peu desservies, l’arrivée de la goélette étant le seul moment où l’on peut gagner de l’argent (par la vente du coprah) et le dépenser; quelques jours plus tard, repus d’ice-creams et de poulets congelés qu’il faut vite consommer, faute de

(1) Nous soulignons.

système de conservation, les Polynésiens retournent au quotidien et peut-être à l'ennui ou la mélancolie, c'est-à-dire au "*fiu*" manifestation selon R. Virieu (1), d'un "mal de vivre" lié peut-être à une crise d'identité mais à coup sûr (toujours selon l'auteur) à une "perte d'objet"; "*la Polynésie était-elle terre promise ou terre d'exil?*" (Virieu). Quant à la fête et à sa frénésie, si souvent relatée par les explorateurs occidentaux, parfois blâmée, mais toujours pour ne retenir qu'elle, celle-ci serait une manifestation "maniaco-dépressive" et quasiment suicidaire de compensation du "*fiu*". En somme une fête triste... mais qui éclaire, d'une façon moins formelle, ce qu'ont pu être les motivations profondes d'un départ vers Papeete...

En 1945, ce sont encore les mêmes produits dont on retrouve les importations dans un rapport du "service du ravitaillement des établissements français de l'Océanie" : farine, riz, sucre, lait condensé, beurre et viande en boîte, fromage de Nouvelle-Zélande.

En outre, on peut lire dans ce rapport que :

"Dans le but de faire profiter les populations des districts de Tahiti des mêmes avantages offerts par le service du ravitaillement au public de Papeete, un camion a été aménagé en magasin ambulant et effectue chaque semaine le tour de l'île pour y mettre en vente, au même prix qu'à Papeete, les denrées de première nécessité. La création récente du service de navigation interinsulaire a permis de plus au service du ravitaillement d'assurer le ravitaillement direct des îles des différents archipels de la colonie, en même temps qu'il effectuait l'achat des produits de ces archipels à des prix avantageux pour les populations" (2).

Trente-sept ans plus tard, ce sont toujours ces produits que l'on trouve dans le plus modeste des "ravitaillements" ou des magasins, à Tahiti comme dans les autres archipels; les armateurs de goélettes se sont substitués au "service de navigation interinsulaire" et si les commerçants ambulants ne font plus le tour de Tahiti, ils continuent de desservir les communes les moins bien pourvues en magasin d'alimentation (côte est et presqu'île).

Par la force du temps, mais aussi par les contraintes qu'impose la vie urbaine, ces aliments constituent aujourd'hui la base de l'alimentation; le "*Maa tahiti*" exigeant du temps pour sa préparation ne se consomme guère plus que le dimanche; ironie de l'histoire, ce qui était plat quotidien est devenu repas de fête... difficile de ne pas y voir une certaine nostalgie pour des valeurs anciennes, un besoin de retour aux sources...

Malgré l'absence d'études nutritionnelles, ces diverses anecdotes traduisent assez combien ces produits dont les Polynésiens se passaient fort bien autrefois sont effectivement devenus des produits de première nécessité, à la base de l'alimentation (3).

(1) R. Virieu, 1982.

(2) *Mémorial polynésien*, n° 6, p. 221.

(3) Le conflit de 1981 opposant dockers et sociétés d'acconage, perturbant le déchargement des navires et par conséquent l'approvisionnement vivrier a clairement mis en évidence les divergences d'intérêt mais aussi les illusions mythiques, car s'il est vrai qu'une grande partie des importations alimentaires est destinée aux "*Popaa*", l'affirmation selon laquelle le polynésien peut s'en passer "*puisqu'il a le uru*" relève quelque peu de l'imaginaire.

Tableau 111
Volume importé et consommation moyenne.

	<u>Tonnes</u>	<u>Valeur</u>
Riz	4.895,8	256.682
Sucre	5.454,1	333.143
Farine	12.749,3	342.699
Lait condensé et concentré	1.861,7	182.214
Beurre en conserve	556,5	102.614
Huile d'arachide et de soja	1.112,8	128.800
Pâtes alimentaires	413,2	46.709
Cacao en poudre	24,1	11.950
Préparations contenant du cacao	257,8	100.355
Café soluble	203,1	146.140
Thé (Chine - Ceylan)	12,6	10.295
Biscuits de mer	72,5	14.653
Biscuits secs	704,3	178.344
	<u>28.317,8</u>	<u>1.597.916</u>

Les produits de première nécessité représentent donc 40,3 % du volume et 22,2 % de la valeur totale des importations alimentaires. Ces importations représentent une consommation moyenne annuelle de 192 kg par habitant; nous sommes donc très loin de la consommation totale de produits importés qu'elle soit ramenée à la population totale (477 kg), à la population civile (430 kg), ou à la population non européenne (387 kg).

En définitive ces chiffres confirment globalement une surconsommation de produits importés en zone rurale, c'est-à-dire en dehors de Tahiti. Si la ville regroupe 50 % de la population, force est de constater que les modes de vie urbaine se sont diffusés à travers toute la Polynésie, quelles que soient les possibilités d'autosuffisance...

Cependant cette étude ne peut prétendre répondre à toutes les interrogations; les habitudes alimentaires sont en effet très différentes selon l'ethnie et le rang social : le Tahitien mange du riz presque tous les jours, et la consommation de pain fait l'étonnement du visiteur; il s'ensuit que la consommation de produits de première nécessité est beaucoup plus forte pour un Polynésien que pour un "Popaa" ou encore, pour un employé que pour un cadre supérieur. Dans ces conditions, on conçoit l'intérêt que représenterait une étude nutritionnelle fondée sur ces deux critères (qui ne se superposent pas parfaitement) ethnique et socio-professionnel.

IV - LE COMMERCE ALIMENTAIRE : LES IMPORTATEURS

On ne peut mentionner les dates de fondation des entreprises visitées sans tenter de situer ces informations, de caractère anecdotique, dans un contexte historique prenant nécessairement en compte le statut et le degré d'insertion de la communauté chinoise en Polynésie française. Il reste que l'interprétation, fondée sur une documentation limitée, ne peut prétendre à l'exhaustivité.

Cependant, la date de fondation des sociétés d'importation laisse clairement apparaître trois périodes qui semblent correspondre à trois niveaux d'intégration de la Polynésie à une économie de plus en plus ouverte sur l'extérieur, certes plus diversifiée, mais, la monétarisation aidant, plus dépendante.

- En effet, parmi les sociétés visitées, une seule existait avant 1949; fondée en 1914, cette société n'était autre qu'une des deux brasseries existant aujourd'hui sur le territoire. Les promoteurs de cette entreprise ont ensuite considérablement diversifié leurs activités.

Il semble donc qu'au lendemain de la seconde guerre mondiale l'activité industrielle et commerciale, de toute façon limitée, était l'affaire de quelques familles et de l'administration coloniale.

“On notait en 1947 l'existence de la sucrerie d'Atimaono, d'une brasserie, de l'usine électrique de Papeete, de quelques huileries et savonneries, d'affaires d'extraction de fibre de coco, d'un chantier de construction navale et d'ateliers de mécanique générale assez nombreux. Quarante kilomètres de la route de ceinture étaient goudronnés de part et d'autre de Papeete et l'on observait que les frais d'exploitation agricole étaient élevés à cause du prix de la main-d'œuvre. Les exportations traditionnelles (coprah, vanille, café, nacre), l'extraction des phosphates de Makatea et les emplois de l'administration étaient les sources essentielles de revenus monétaires de la population. Papeete concentrait déjà la moitié de la population de Tahiti et égalait celle des îles Sous-le-Vent” (1).

Si la communauté chinoise avait déjà pris place dans l'activité économique du territoire, il semble que cela se résumait encore à l'agriculture (maraîchage) et au commerce de détail. Déjà, en 1898, par opposition aux réactions hostiles qu'a longtemps suscitées l'immigration chinoise, M. Goupil, ardent défenseur de leur cause, écrivait (2) :

“(…) Il y a en ce moment, en dehors du chef-lieu, dix-sept établissements tenus par des Chinois à Tahiti et à Moorea, fournissant aux indigènes un repas, quelquefois le seul de la journée, moyennant cinquante centimes généralement payés en produits qui sont acheminés ensuite sur Papeete. Les oeufs et la volaille que nous trouvons au marché y viennent surtout de cette manière.

(…) La consommation du pain, du sucre, du café et du beurre, a pris ainsi des proportions presque invraisemblables.

(…) Les petits employés et les ouvriers trouvent chez les restaurateurs chinois, une alimentation abondante et saine à un prix modique et certains établissements principalement fréquentés par des indigènes, servent aujourd'hui des repas à un franc.

(1) C. ROBINEAU in Tahiti et Moorea, 1970.

(2) *Mémorial polynésien* n° 4 (1894-1913), pp. 278-279.

Les dix-sept établissements dont nous venons de parler, ne se contentent pas d'attendre la pratique : ils la sollicitent, en faisant colporter de maison en maison le pain et les marchandises les plus courantes ; ce procédé a eu pour résultat de doubler le chiffre des importations et explique l'augmentation toujours croissante du tonnage des navires qui nous relie à l'Amérique. Cet accroissement du mouvement commercial a permis l'établissement à côté des magasins chinois, de magasins français et étrangers dans la proportion de quatre pour un qui existait avant 1871. Le commerce de détail français notamment a pris une extension considérable (...)"

Il semble que cette répartition de l'activité ait ainsi duré jusqu'aux années 1950, avec seulement une place de plus en plus grande de la communauté chinoise dans le commerce de détail.

- Durant la seconde période (1949-1957) on dénombre, dans l'échantillon, sept nouvelles sociétés d'importation. Mais en 1959, le total des importations (53 000 tonnes) restait inférieur aux seules importations alimentaires de 1980. En revanche, les produits alimentaires (18 500 tonnes) représentaient alors le tiers du volume total importé, contre un sixième seulement aujourd'hui.
- C'est en 1965 que l'on observe une nouvelle vague de création de sociétés ; huit nouvelles entreprises d'import apparaissent en effet entre 1965 et 1980. Fait remarquable, si le volume total des importations double entre 1963 et 1964, (on passe de 102 000 tonnes à 203 000 tonnes), la croissance des importations alimentaires reste plus modérée : 25 700 tonnes en 1963, 33 400 tonnes en 1964 et 54 900 tonnes en 1966. Ces chiffres traduisent un léger décalage entre la date d'installation du CEP et sa concrétisation par effets induits dans le secteur privé. L'armée se chargeant elle-même de son ravitaillement, l'essor du commerce de distribution ne pouvait provenir que de la solvabilité croissante de la population polynésienne et de l'afflux d'une population métropolitaine associée à la croissance urbaine de Papeete (administration, enseignement, santé, etc.).

A - Le CEP, premier des importateurs

Le service d'approvisionnement des ordinaires et des marins (SAOM) a traité en 1980 et 1981 un volume de 15 800 et 15 750 tonnes. Sur ce total les seuls produits alimentaires représentent 15 220 et 14 970 tonnes. Il faut ajouter à ce volume traité par le SAOM et Papeete, un tonnage expédié directement de métropole sur les sites : 3 450 tonnes en 1980 et 4 950 tonnes en 1981. Le volume total de produits alimentaires destinés aux armées est donc de 18 670 tonnes en 1980 et 19 920 tonnes en 1981, répartis comme suit :

Tableau 112
Produits alimentaires destinés aux armées.

	1980	1981
Importations (Métropole)	8 320 t	10 470 t
Achats aux Importateurs de Papeete	1 500 t	1 700 t
Achats aux producteurs de Tahiti	8 850 t	7 750 t
TOTAL.....	18 850 t	19 920 t

Avec plus de 10 000 tonnes de produits alimentaires importés en 1981, sur un total de 63 000 tonnes, le SAOM apparaît bien comme le premier des importateurs, au moins en volume; encore faut-il préciser qu'il ne concurrence directement les importateurs de Papeete que pour le volume écoulé par le groupe des foyers, permettant aux familles de militaires (1 000 à 1 200, plus une soixantaine de familles civiles), de s'approvisionner à plus faible prix. C'est en partie pour désamorcer la contestation latente que le SAOM fait appel aux importateurs de la place. Ceux-ci sont sollicités pour la fourniture de produits congelés (750 tonnes) et de fruits et légumes (950 tonnes) provenant de la zone Pacifique. La transaction s'effectue par appel d'offres. Si le SAOM fonctionne comme une entreprise privée (salaires des employés, "marketing"), il n'en subit pas les contraintes. Cela se traduit par un stockage plus important (deux à trois mois) et par des marges bénéficiaires beaucoup plus faibles. Le CEP bénéficie en outre, au terme d'un accord conclu avec la Compagnie générale maritime, d'une priorité à l'embarquement par rapport aux importateurs. On sait d'ailleurs que les porte-conteneurs de la compagnie font escale sur les sites avant l'arrivée à Papeete. On estime la valeur des denrées alimentaires importées à un milliard de francs CFP. Depuis la dénonciation par le territoire du protocole douanier applicable jusqu'en 1978 et fixant de façon forfaitaire la participation fiscale des armées, tous les produits importés par le CEP, à l'exception du matériel "sensible", sont enregistrés et taxés suivant le régime commun.

B - Le secteur privé

Outre le CEP, le service des Douanes identifie quarante-sept importateurs de produits alimentaires. On peut distinguer dans cette liste plusieurs types de négociants :

- Les importateurs sans commerce de distribution : majoritaires, c'est parmi eux que l'on compte les plus importants, même s'ils pratiquent parfois la vente au détail dans leurs entrepôts (1).
- Les importateurs dont la fonction première est d'approvisionner leur commerce de distribution (supermarché, boucherie). Ils sont moins d'une dizaine.
- Les importateurs de produits alimentaires bruts, alimentant une industrie de transformation et/ou de conditionnement (brasseries, conserveries).

Si les importations alimentaires ne représentent que 17 % de la valeur totale des importations en 1980 (et 13 % en 1981), il faut signaler que l'activité de ces négociants, à quelques exceptions près, se limite rarement à un seul domaine de produits. On observe en effet que bon nombre d'importateurs, outre les produits alimentaires, négocient également des matériaux de construction, des biens d'équipements et de consommation, voire des produits pétroliers; parfois dans le cadre de la même société, parfois dans le cadre de deux ou plusieurs sociétés différentes. Si l'on ajoute qu'une vingtaine de ces importateurs se partagent l'essentiel de la valeur importée, on constate que la concentration des leviers du pouvoir économique n'est pas une simple vue de l'esprit. Si notre propos ne concerne que le domaine des denrées alimentaires, il convient de garder en mémoire le caractère multiforme de l'activité de ces importateurs. La communauté chinoise, majoritaire dans tous les domaines de l'activité commerciale, excelle en la matière, mais elle n'en a cependant pas l'exclusivité; une des premières sociétés d'importation de denrées alimentaires relève d'un groupe financier d'origine demie, majoritaire, entre autre, dans l'une des brasseries et l'une des deux compagnies pétrolières représentées sur le territoire, une banque, un quotidien, une société d'assurance, etc. Plus modestement mais plus fréquemment, la diversité des activités se traduit par la constitution de réseaux commerciaux de type familial, fonctionnellement liés entre eux : importateur de tissus, et magasin de confection; importateur de denrées alimentaires et armateur de goélettes ayant le monopole de la distribution (et de la collecte de coprah) sur tout ou partie d'un archipel...

En 1980, le marché des produits alimentaires représentait 70 238 tonnes pour une valeur CAF de 7,192 milliards de francs CFP. Ces importations approvisionnent les caisses du territoire au rythme moyen de 211 millions de francs par mois, soit 2,531 milliards pour l'année 1981. La ventilation mensuelle des droits et taxes perçus sur les produits alimentaires, particulièrement irrégulière, est l'expression d'un marché dont les fluctuations ne tiennent pas seulement aux fréquences des cargos, mais aussi aux phénomènes conjoncturels : consommation fluctuante (fêtes de fin d'année par exemple), cours du dollar, etc., et à l'absence de concertation entre les importateurs :

(1) Cette pratique est d'ailleurs mal perçue par les commerçants de détail qui y voient une forme de concurrence déloyale sur leur propre terrain.

Tableau 113
Montant des droits et taxes perçus sur les importations des produits alimentaires
(en milliers de francs CFP).

Mois	Montant Année 1981	Mois	Montant Année 1981
Janvier	193 945	Juillet	255 113
Février	165 394	Août	216 956
Mars	199 652	Septembre	178 535
Avril	205 062	Octobre	207 399
Mai	186 995	Novembre	237 559
Juin	214 035	Décembre	270 937
		-----	-----
		Total	2 531 587

importateurs rencontrés représentait en 1980, 6 milliards de francs soit 85 % du total, résultat tout à fait satisfaisant si on se réfère aux évidentes difficultés de l'enquête.

Comme on le verra plus loin, les stratégies de ces importateurs sont très diversifiées, les uns ne "faisant" que l'alimentaire (plus les produits d'entretien courants), les autres au contraire situant l'essentiel de leur activité dans les biens de consommation ou d'équipement, les matériaux de construction ou les produits pétroliers. La part de l'alimentation par rapport à la valeur totale importée par chaque entreprise visitée varie dans les proportions suivantes :

Tableau 114
Importations et alimentation par entreprise.

Part de l'alimentation dans l'entreprise	Nombre d'importateurs	Valeur importée (en milliards)
de 30 à 52 %	6	1,204
de 70 à 90 %	4	0,619
de 95 à 100 %	7	4,190
TOTAL.....	17	6,013

1) L'emploi

Ces 17 sociétés totalisent 577 emplois. Mais les deux brasseries comptent à elles seules 245 emplois pour une valeur totale importée de 640 millions de francs (380 millions pour les seuls produits alimentaires : malt, extraits, sucre, bières, vins, etc.). On constate que les entreprises qui transforment ou conditionnent des produits bruts emploient, relativement à la valeur importée, un personnel sensiblement plus nombreux, nécessaire au fonctionnement des chaînes de conditionnement. Pour le reste, il s'établit une assez forte relation entre la valeur importée et le nombre d'emplois. Ainsi, une société traitant une valeur importée d'une centaine de millions de francs emploie environ cinq personnes; on en compte une trentaine pour une valeur de 400 millions et une soixantaine pour une valeur de 800 millions et plus.

Les sociétés familiales sont, à quelques exceptions près, le fait de la communauté chinoise. Dans ce cas, une part plus ou moins grande du personnel de gestion et d'administration se trouve uni par la parenté. On conçoit sans peine que le fonctionnement de ces sociétés soit radicalement différent de celui des entreprises privées "classiques", au niveau des horaires de travail et des salaires notamment.

Les liaisons familiales à l'intérieur de la communauté chinoise débordent fréquemment le strict cadre d'une seule société d'import pour s'étendre à plusieurs entreprises parfois concurrentes.

Dans ce cas, il semble s'être instauré un équilibre subtil entre les nécessités de la concurrence et la solidarité, familiale d'abord, et de la communauté toute entière ensuite.

2) Localisation

L'essentiel des activités associées aux importations se localise à proximité immédiate du port de Papeete. Si l'ancien îlot de Motu-Uta, aujourd'hui relié à la terre, est le siège des services maritimes et douaniers, des petits chantiers navals et des sociétés d'acconage, le quartier de Fare-Ute est presque exclusivement occupé par les importateurs. Des voies trop étroites, des caisses voire des conteneurs encombrant les chaussées, le va-et-vient des camions de livraison, menacent ce quartier d'asphyxie. Le manque d'espace se traduit aussi bien par les difficultés de circulation que par l'impossibilité d'augmenter la surface des entrepôts; on repousse les bureaux dans les coins des hangars ou les soupentes.

Les sociétés d'importation les plus récentes, comme celles soucieuses de s'agrandir ont dû choisir d'autres lieux d'implantation. Ils y ont gagné la satisfaction des commerçants venant s'approvisionner chez elles. On distingue trois nouveaux quartiers d'implantation : Tipaerui, le plus ancien, Titioro à la limite de Papeete et Pirae, et la zone côtière entre la rade de Papeete et l'aéroport de Faaa.

3) Distribution

Chaque société compte un ou plusieurs démarcheurs (huit maximum) chargés de prendre les commandes chez les commerçants (les hôtels ou les collectivités) et de vendre de nouveaux produits. Si les commerçants peuvent être livrés à domicile, il leur arrive aussi fréquemment de s'approvisionner directement chez l'importateur.

La distribution touche également à l'un des spectacles les plus animés du port de Papeete. En effet, les importateurs doivent aussi répondre aux commandes des commerçants des autres archipels. La livraison s'effectue par goélette. La date et l'heure du départ étant

toujours incertaine on assiste, sur le quai, jusqu'aux dernières minutes précédant le départ, à un étonnant chassé-croisé de camions et de chariots élévateurs que rythme le mouvement des mâts de charge. Les produits alimentaires les plus fréquemment embarqués sont incontestablement la farine, le sucre, le riz et la bière.

Selon les spécialités des importateurs, il semble que la clientèle soit plus ou moins différenciée. Pour donner un ordre de grandeur, tel importateur spécialisé dans les produits de qualité reconnaît faire 25 % de son chiffre d'affaires avec les supermarchés et 20 % avec les hôtels. En revanche, tel autre, important plus de 2 000 tonnes de farine, traite surtout avec les archipels; un troisième, également spécialisé dans les produits de première nécessité, identifie 400 clients réguliers.

4) Le transport

Les importateurs travaillent avec des transitaires qui se chargent de l'acheminement des marchandises jusqu'au port de Papeete. En 1980 le coût du transport était de 48 192 F CFP/tonne en provenance de métropole. Mais pour l'un de ces importateurs, plus de la moitié des marchandises étaient rendues "coût et fret". C'est le cas lorsque le fournisseur, bénéficiant de tarifs préférentiels, prend le transport à sa charge.

Le transport est donc l'un des terrains intermédiaires sur lesquels s'exerce la concurrence. Sont évidemment favorisées les plus grandes industries agro-alimentaires; pour l'importateur local, on conçoit l'intérêt qu'il y a à bénéficier d'une exclusivité chez l'un de ces grands fournisseurs.

Quoi qu'il en soit, les tarifs pratiqués par les compagnies de navigation resteront toujours très élevés tant que ne sera pas assuré un coefficient de remplissage satisfaisant des navires au départ de Papeete. Les quelques milliers de tonnes exportées pèsent en effet bien peu au regard des 450 000 tonnes importées, et, ne s'agissant pas du même type de navire, l'exploitation du phosphate à Mataiva ne changera rien à l'affaire.

5) Chiffre d'affaires, stocks et bénéfices

Ce sont là des domaines où les importateurs interrogés se sont montrés d'une grande discrétion. Il est toutefois possible de signaler quelques ordres de grandeur. Le chiffre d'affaires des sociétés d'importation est proche du double de la valeur importée et en forte augmentation d'une année à l'autre. La valeur en stock oscille entre 1/4 et 1/6 du chiffre d'affaires. Du fait de l'augmentation des frais financiers, tous les importateurs limitent leurs stocks et tentent d'en améliorer le coefficient de rotation.

Malgré le taux élevé du crédit, les charges semblent, en proportion, relativement faibles (10 % du chiffre d'affaires pour l'une des sociétés visitées), et le bénéfice net confortable (15 % du chiffre d'affaires). Mais ces chiffres restent à manipuler avec prudence car tout indique de profondes différences entre les sociétés selon leurs charges salariales et selon leurs secteurs d'activité privilégiés (les marges bénéficiaires sont sensiblement plus faibles sur les produits de première nécessité).

S'il y a une apparente concurrence entre les importateurs, celle-ci ne se traduit pas au niveau des prix, qui, dans le meilleur des cas, suivent le rythme du taux d'inflation. À cela plusieurs raisons qui tiennent à la fois à la relative spécialisation des importateurs pour la gamme de produits vendus comme pour la clientèle (supermarchés, hôtels, petits magasins, ravitaillement des îles), à laquelle ils s'adressent.

À cela s'ajoute l'exclusivité d'un certain nombre de marques accordées à tel ou tel négociant par le fournisseur métropolitain ou étranger. Les importateurs comptent parfois plusieurs dizaines de produits dont ils ont le total monopole de la distribution. La concurrence entre deux produits identiques de marque différente s'avère tout aussi improbable d'abord parce qu'il est rare de le trouver dans le même lieu à un instant donné, ensuite parce que les qualités sont parfois très différentes. Bien plus, les aléas associés aux variations de stocks comme aux arrivages des navires aboutissent à des situations de monopole momentané, traduction du caractère imprévisible du marché. En effet, lorsqu'un produit vient à manquer, l'importateur passe commande à son fournisseur. Après un délai de un à deux mois l'importateur sera livré. Mais du fait du rythme de l'inflation, de la hausse du dollar et des coûts de transport, son produit sera quasi nécessairement le plus cher, tant que les autres importateurs de la place n'auront pas épuisé leur stock. Le produit qu'il ne parvenait pas à vendre au début s'écoule alors rapidement, au prix qu'il s'est fixé.

Cet exemple conduit à une réflexion plus générale sur le fonctionnement des importations en Polynésie française.

Les importateurs sont suffisamment nombreux pour qu'il n'y ait jamais de totale rupture de stock sur les produits de grande consommation dont la demande est régulière et prévisible, mais sur lesquels les marges bénéficiaires sont faibles (il s'agit des produits de première nécessité). En revanche ils sont trop peu nombreux pour que ruptures de stock et sur-stockage s'équilibrent sur les produits de plus faible consommation; des marges bénéficiaires plus élevées associées à l'exclusivité des marques permettent ainsi aux importateurs de réaliser des opérations fructueuses.

Autre exemple encore, le "New-Zealand dairy board" est un organisme d'État chargé de l'exportation des produits laitiers. Mille six cents tonnes ont été expédiées en 1981 en Polynésie, dont la moitié à un seul négociant de la place. On conçoit sans peine qu'il puisse peser sur le marché dans le sens qui lui convient.

L'économie polynésienne réunit les conditions permettant et favorisant la réalisation d'opérations fructueuses qui apparaissent, aux yeux de l'importateur, comme autant de bonnes affaires; caractère imprévisible et étroitesse du marché, irrégularité des approvisionnements, nombre limité d'importateurs, sont en effet autant de facteurs en inter-relation complexe stimulant la demande. Détaillants et importateurs ont alors beau jeu d'entretenir une psychose latente de pénurie au moindre à-coup, social (grève des dockers) ou climatique (cyclones), qui se traduit toujours, malgré les efforts des autorités, par de brutales augmentations des coûts chez le commerçant. Cet équilibre précaire qui permet à chacun des importateurs d'envisager l'avenir avec optimisme repose également sur une forte compréhension collective de leurs intérêts. On a pu le constater lorsque l'un d'eux avait tenté de créer, en 1969, une chaîne de distribution ("Miniprix de Tahiti"). La réaction des importateurs ne se fit pas attendre. Ils se regroupèrent alors pour, à leur tour, casser les prix; bien entendu, cette alliance ne dura que le temps nécessaire pour briser dans l'œuf cette initiative qui, pourtant, allait dans le sens de l'intérêt du consommateur. En 1972, tout était rentré dans l'"ordre".



Les "goélettes" (ici à Huahiné) assurent le ravitaillement des îles depuis Papeete. (cl. J. CHAMPAUD. 1981)

LES TRANSPORTS EN COMMUN

La ville de Papeete connaît chaque matin des embouteillages impressionnants : sur des kilomètres aux entrées nord-est et sud-ouest de la ville, les voitures roulent au pas, et la RDO (1) elle-même malgré ses deux voies séparées et l'absence de carrefours à niveau est encombrée. Les difficultés de circulation sont particulièrement nettes au moment de la rentrée des classes (entre 7 et 7 h 30) et les jours de pluie. Elles proviennent de quatre causes essentielles :

- l'accroissement continu de la population urbaine,
- une extension urbaine linéaire le long du rivage, très différente selon les communes. Ainsi, la commune de Papeete a perdu 2 000 hab. entre 1971 et 1977 (passant de 25 342 à 23 453) alors que les communes les plus éloignées du centre, Paea et Punaauia gagnaient respectivement 2 200 et 3 300 personnes (soit des taux d'accroissement moyens annuels de 8,4 et 12,6 %).
- la concentration des activités sur la commune de Papeete, au détriment des habitations, qui entraîne des migrations journalières de travail importantes,
- le nombre impressionnant de voitures individuelles à Tahiti : on estimait en 1979 (2) à environ 30 000 les véhicules en circulation en Polynésie, dont un millier seulement dans les îles extérieures à Tahiti ; soit, pour celle-ci (97 000 hab. en 1977) une moyenne d'un véhicule pour trois personnes (3). Près de 60 % de ces ménages vivant dans l'agglomération, on peut estimer que plus de 23 000 véhicules circulent entre Paea et Mahina, c'est-à-dire sur 35 km d'un axe de circulation qui n'est dédoublé que dans les trois communes de Faaa, Papeete et Pirae. La circulation a suivi corrélativement une augmentation très rapide, puisque l'on estime qu'elle a doublé entre 1971 et 1979 (4).

Conséquence de cet accroissement de circulation, le stationnement devient plus difficile et l'engorgement du centre-ville s'accroît, d'autant que les automobilistes répugnent à utiliser les parcmètres ou les parkings payants.

Face à une telle situation, l'étude des transports en commun revêt un intérêt particulier. On doit en effet, se demander s'ils sont en mesure de fournir une réponse à la demande grandissante de transport d'un nombre élevé de personnes. Il convient pour cela

-
- (1) Route de déviation de l'Ouest, ou route des collines, qui double la route de ceinture sur le territoire de la commune de Faaa.
- (2) Chambre de commerce et d'industrie, bulletin n° 9, février 1979.
- (3) Si l'on retient que lors du recensement de 1977, la taille moyenne d'un ménage était de 5,24 personnes, on arrive au chiffre, assez étonnant, de presque deux véhicules par famille, ce qui serait l'un des taux de motorisation automobile les plus élevés du monde.
- (4) "On est passé de 15 000 véhicules par jour et par sens sur la coupure centrale (PK 0) à 30 000 véhicules en 1979 : soit une progression de 9 % par an" (CETE : Papeete, étude préliminaire de la voie V1).

d'examiner le matériel utilisé et les circuits desservis, mais aussi le mode de fonctionnement des entreprises et l'organisation de la profession. Ce n'est qu'au terme de cet examen qu'il sera possible de dresser un bilan de cette activité et de proposer éventuellement des améliorations ou des orientations nouvelles.

I - LE MATÉRIEL UTILISÉ

Les transports de personnes sur les lignes régulières sont effectués à Tahiti par des trucks. Seules les agences de voyages qui organisent des "tours" pour les touristes utilisent d'autres types de véhicules; soit des minibus d'une quinzaine de places qui servent surtout pour les transports entre l'aéroport et les hôtels ou les déplacements dans l'agglomération, soit de grands bus Pullman climatisés et sonorisés (il en existe vingt sur le territoire disposant au total de 584 sièges) qui sont loués aux deux sociétés de transports touristiques. De même quelques communes possèdent pour les transports scolaires des bus de marque française (achetés parfois à l'armée) ou des bus de type américain.

Qu'est-ce qu'un truck? C'est un camion à châssis nu sur lequel a été montée une longue caisse en bois pour le transport des personnes. Ces véhicules ont peu de choses en commun avec les bus dont ils jouent le rôle. On retrouve par contre des véhicules identiques dans les Caraïbes (par exemple les Tap-Tap de Haïti), en Afrique noire anglophone (les "mamy-wagons") ou dans quelques pays d'Asie ou d'Océanie.

L'origine de ce moyen de locomotion est presque aussi ancienne que l'automobile à Tahiti. C'est peu après la fin de la première guerre mondiale que les frères Jamet, propriétaires-exploitants à Taravao, organisent avec un camion Dodge le premier service automobile entre la presqu'île et Papeete par la côte ouest. L'auteur du *Mémorial polynésien* y voit une date importante dans l'histoire du territoire :

"Avec ce premier truck, Tahiti sans s'en douter est en train de changer de physionomie : les trucks colorés, chargés de Tahitiens rieurs, chantant tout au long de la traversée des districts, au milieu des volailles, des poissons, des légumes et des fruits qu'ils vont vendre ou qu'ils ont achetés au marché de Papeete, les trucks flambant neufs ou grinçant de vieillesse, conduits par des chauffeurs qui, pour quelques francs vous emmènent au bout de l'île, les trucks vont devenir rapidement un élément quotidien capital de la vie et du paysage tahitiens" (1).

Élément du décor et du pittoresque de Tahiti, les trucks le sont toujours mais leur nombre est maintenant important, encore qu'il ait été limité à 300 (2) pour l'ensemble de l'île par arrêté du conseil de gouvernement en date du 5 février 1976.

La caisse en bois déborde largement à l'arrière du châssis et le toit couvre aussi, le plus souvent, la cabine avant; il forme une vaste galerie qui permet de transporter des bagages, des marchandises, des produits de la campagne, ou d'entreposer roues de

(1) *Le Mémorial polynésien* t. V (1914-1939) p. 395.

(2) En août 1980, 262 véhicules assurent les services réguliers de transport en commun, et 143 (qui sont parfois les mêmes) assurent en outre des transports occasionnels (circuits touristiques, équipes sportives, associations diverses, scolaires, communes et paroisses).



PAPEETE. La gare des Trucks. (cl. J. CHAMPAUD. 1981)

secours ou bancs. À l'intérieur, deux banquettes sont disposées face à face, elles sont en bois, mais de plus en plus maintenant, particulièrement sur les véhicules du service urbain, elles sont rembourrées. Un banc mobile (1), au milieu, permet d'entasser quelques passagers supplémentaires aux heures de grande affluence, le plafond est en effet trop bas pour que les passagers puissent se tenir debout. Des sonnettes électriques permettent de demander au chauffeur un arrêt proche. Deux enceintes acoustiques, de vastes dimensions souvent, diffusent une musique bruyante fournie par un lecteur de cassettes dans la cabine du conducteur (2). L'intérieur est en général très propre et décoré parfois avec goût : cordes tressées courant au plafond, paréos entourant les enceintes acoustiques, certains trucks sont même ornés de paysages naïfs.

À l'extérieur, une inscription peinte sur le côté indique le numéro de la ligne et l'itinéraire desservi. Le truck est doté à l'arrière d'une large ouverture, très rarement protégée par une chaîne (3). Une poubelle est disposée sur le marchepied, coincée entre la caisse et l'échelle qui donne accès à l'impériale.

Les caisses sont fabriquées par les menuiseries de la place. Quelques propriétaires de trucks s'en chargent eux-mêmes, mais la plupart des véhicules sortent de l'atelier d'un menuisier de la vallée de Hamuta à Pirae. Celui-ci, qui est également constructeur de pirogues (et président de l'un des principaux clubs de piroguiers de Tahiti) se charge de toutes les opérations d'aménagement : pose du bâti, installation intérieure, peinture, électricité et sonorisation du véhicule. L'atelier lui-même est modeste : un hangar encombré, deux scies électriques seulement; trois employés y travaillent. D'une manière générale, le client paie la moitié à la commande (permettant ainsi au menuisier d'acheter le bois) et la moitié à la livraison mais il peut parfois obtenir un crédit s'il est connu du fabricant. Les trucks une fois terminés sont peints de couleurs vives, rouge, bleu, vert ou orange, le plus souvent, avec, sur le côté, une bande blanche plus ou moins large. Au sortir de l'atelier, le véhicule est conduit par le concessionnaire de la marque au service des Mines. Celui-ci, au vu des indications fournies par le constructeur, délivre la carte grise ainsi que la carte violette sur laquelle est porté le nombre de places du véhicule. Cette carte violette n'est valable que munie d'un visa délivré par le service des Mines à chaque visite technique (qui est obligatoire tous les six mois). Ce qui permet d'assurer une surveillance relativement sérieuse du bon état des véhicules (4). Ceux-ci sont en outre, l'objet de contrôles volants assez fréquents par la brigade motorisée de la gendarmerie (5).

(1) Ce banc supplémentaire, toutefois, n'est autorisé réglementairement, que dans la limite du poids total en charge autorisé par la constructeur; en outre, il est doit être fixé, ce qui est rarement le cas.

(2) Plus récemment sont même apparus des appareils de vidéo.

(3) Celle-ci n'est obligatoire que pour les véhicules utilisés en totalité pour le transport d'enfants.

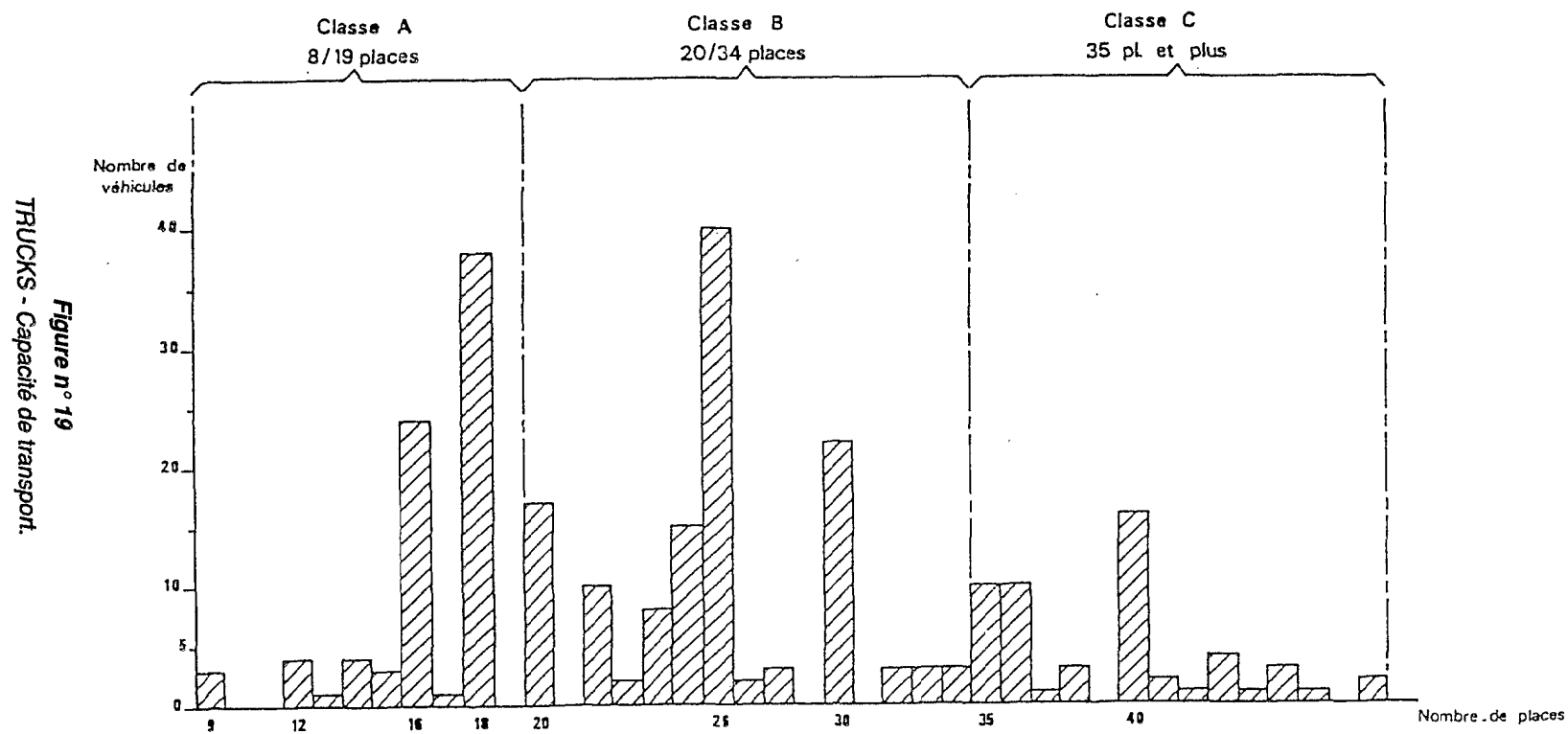
(4) Sécurité relative toutefois puisque l'on cite le cas de certains transporteurs qui empruntent des pneus neufs pour le jour de la visite technique et remettent ensuite des pneus trop usagés.

(5) Les accidents de trucks ne sont pas aussi fréquents qu'on l'imagine parfois : pour l'année 1980, sur 491 accidents survenus à des véhicules à moteur en Polynésie française, 16 ont concerné des transports en commun, la responsabilité de ceux-ci étant engagée dans six cas (source : statistiques générales des accidents de la circulation routière, 1980, Gendarmerie nationale. La commune de Papeete n'est pas comprise dans ces chiffres).

Les trucks sont de taille et d'âge divers. Leur capacité varie surtout en fonction de la zone desservie. Dans le secteur urbain, ce sont en majorité des véhicules de moins de 20 places (plus de la moitié, 19 sur 36, ont 18 places). Dans les autres secteurs, côte ouest et côte est, les véhicules les plus utilisés sont ceux de 20 à 34 places, mais un quart d'entre eux dépassent les 35 places. Il y a donc, à peu près, une différenciation des véhicules selon la nature du trafic : ceux qui circulent uniquement en ville sont en général plus courts et plus maniables : ceux qui parcourent les districts sont plus vastes et peuvent plus facilement transporter aussi des marchandises, les rotations sont également bien moins nombreuses au cours de la journée. Le nombre relativement élevé de trucks de petite taille sur la côte ouest (27 % ont moins de 19 places) s'explique par la desserte d'Outumaoro qui appartient de fait au secteur urbain et fait l'objet de navettes multiples.

Tableau 115
Répartition des véhicules par taille et par secteur.

	Service Urbain	Côte Est	Côte Ouest	Total
Classe A 8 à 19 places	36 (51 %)	6 (10,5 %)	36 (27 %)	78 (30 %)
Classe B 20 à 34 places	28 (40 %)	37 (65 %)	63 (47 %)	128 (49 %)
Classe C 35 places et +	6 (9 %)	14 (24,5 %)	34 (26 %)	54 (21 %)
TOTAL	70	57	133	260

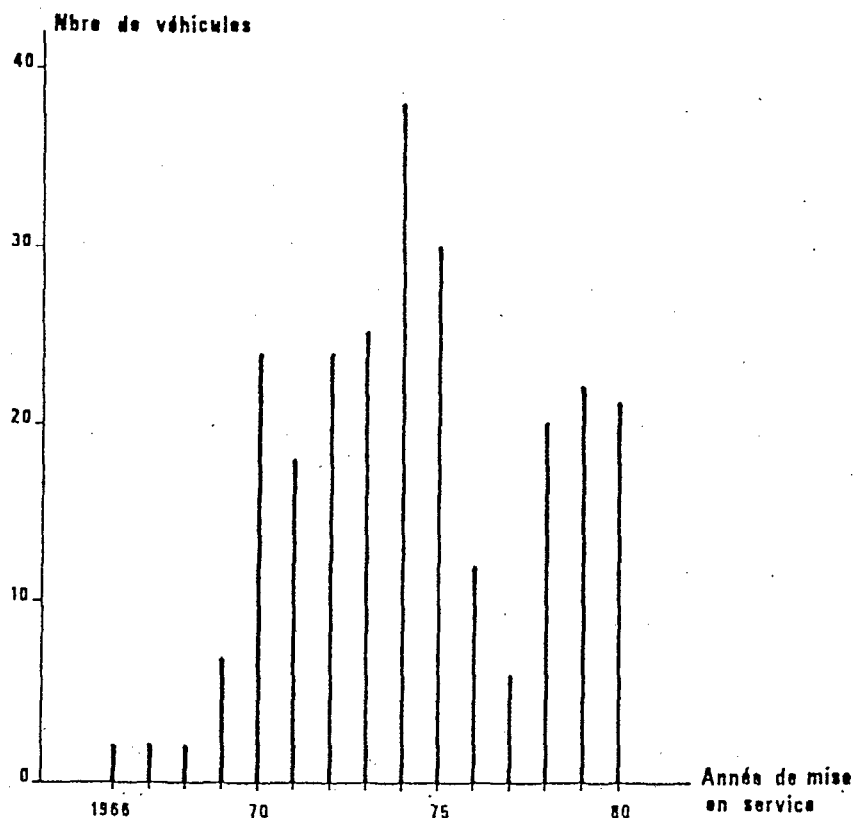


L'âge moyen des véhicules est proche de six ans (5,70). On constate sur la figure ci-dessous (n° 20) une grande diversité des âges dans le matériel roulant. Si on répartit par tranches quinquennales les dates de mises en service, on constate, à la fin de 1980 que sur 253 trucks :

- 37, soit 15 % ont été immatriculés avant 1971,
- 135, soit 53 % de 1971 à 1975,
- 81, soit 32 % de 1976 à 1980.

Le renouvellement est donc lent et les ventes de trucks d'occasion, pas toujours en bon état (bien que, en principe, seuls des véhicules en état de marche puissent être vendus), sont supérieures aux immatriculations nouvelles. La chute très nette des achats en 1976 et 1977 est due à la fois aux acquisitions nombreuses qui avaient été réalisées au cours des années précédentes et sans doute aussi à l'institution d'un *numerus clausus* des trucks en circulation. Depuis 1978, le nombre des immatriculations nouvelles a remonté, mais n'est pas suffisant pour assurer un renouvellement satisfaisant du parc (un chiffre de 30 véhicules neufs par an en moyenne, ne laisserait en circulation, théoriquement, que des véhicules âgés de moins de 10 ans).

Figure n° 20
Âge des véhicules.



(Source: Service de l'Équipement, Suddivision
des mines et transport.)

On peut se demander pourquoi ce type de véhicule s'est imposé comme le principal mode de transport en commun à Tahiti. La caisse en bois en particulier, et la disposition des voyageurs peuvent paraître insolites. C'est un véhicule bien adapté au climat, qui nécessite parfois une protection contre la pluie (d'où les vitres coulissantes, qui restent largement ouvertes lorsqu'il fait beau temps), mais non contre le froid, d'où cette large ouverture arrière qui permet de monter facilement (même en marche). Par ailleurs, la superstructure en bois n'est pas comme le fer, victime de la corrosion due à l'air marin ou à la "soupe de corail" dont on revêt les pistes non goudronnées (ce qui vaut surtout, de nos jours, pour les îles autres que Tahiti). Le bois s'abîme bien sûr, en deux ou trois ans si le truck n'est pas remisé dans un abri, mais il est facile d'effectuer soi-même les petites réparations qui s'avèrent nécessaires ainsi que la peinture. Enfin, la raison essentielle du succès des trucks est à rechercher dans leur coût : un bus de même capacité coûte en général 2,5 à 3 fois plus cher qu'un truck fabriqué localement et sa longévité est inférieure : aussi les bus sont-ils utilisés à peu près exclusivement pour les excursions organisées par les touristes (1).

La disposition des sièges en vis-à-vis ne semble nullement gêner la clientèle habituelle des trucks : au contraire le large espace entre les bancs permet d'y déposer, à l'occasion, les paquets volumineux. Mais surtout le truck se transforme souvent en salon : les discussions vont bon train, si la sono n'est pas trop tonitruante, les canettes de bière passent de mains en mains, les cigarettes aussi, et même les enfants vont d'un giron à l'autre. C'est un peu une ambiance de fête, à tout le moins d'une intense convivialité qui règne dans ces trucks, particulièrement lorsque le parcours s'étend hors de la zone urbaine.

La conception même des trucks, sur le plan technique, fait cependant ressortir deux problèmes sérieux de sécurité : l'absence de porte arrière peut faire craindre des chutes en cas de démarrage brutal du véhicule (une petite chaîne facilement amovible serait utile, elle existe parfois, mais il est exceptionnel qu'elle soit en place). Par ailleurs, l'absence de communication entre la cabine du conducteur et les passagers oblige ceux-ci à se porter à la hauteur du chauffeur pour payer, c'est-à-dire sur le côté gauche du véhicule, ce qui représente un danger certain, surtout lorsque le truck s'arrête (comme c'est presque toujours le cas) hors des stationnements spécialement prévus pour lui. Ces emplacements souvent signalés par le panneau "arrêt autocar" sont sans doute insuffisants en nombre (2), mais il faut bien reconnaître qu'ils sont peu utilisés : les arrêts, aussi bien à la montée qu'à la descente des voyageurs se font à la demande (3). Souvent, en dehors de la zone strictement urbaine, les arrêts se font devant les "supermarchés" dont les propriétaires sont parfois aussi les propriétaires de trucks : chacun descend alors pour faire ses achats, on en profite notamment pour refaire le plein de bière quand le voyage

(1) Les bus paient à l'entrée sur le territoire des taxes équivalentes à celles des véhicules de tourisme, soit 37,5 % sur le prix CAF, alors que les trucks ne paient que 9,5 % du prix CAF. Dans les deux cas, les véhicules venant de pays extérieurs à la Communauté économique européenne doivent acquitter une taxe supplémentaire de 21 % (des dérogations ont toutefois été accordées pour les importations de taxis d'origine américaine).

(2) Il en existe 66, dont 20 pour la commune de Papeete.

(3) C'est d'ailleurs souvent en fonction de ces petits services que les clients choisissent leur truck.

est long et le truck ne repart que lorsque tout le monde a terminé ses emplettes. Ce n'est peut-être pas très "rationnel", économiquement parlant, mais c'est une pratique sans doute bien adaptée à la mentalité et aux habitudes polynésiennes.

II - LES CIRCUITS

Les itinéraires des trucks sont déterminés par un document intitulé "Plan des transports routiers de voyageurs". Il s'agit d'un texte officiel établi pour la première fois en 1977 et publié au *Journal officiel* (1). Il dresse la liste des itinéraires desservis, le nom de l'entreprise chargée du service, le numéro de la ligne, (un numéro par ligne desservie par une entreprise donnée, quel que soit le nombre de véhicules affectés à ce service), la fréquence journalière, la capacité des véhicules et leur nombre.

Trois secteurs sont définis : le service urbain (numéro de lignes inférieurs à 100), la côte est (numéros de 100 à 200), la côte ouest (200 à 300...). Le plan de transport donne aussi la liste des services réservés aux écoliers et des services occasionnels : circuits touristiques, transport d'équipes sportives, associations, personnel hôtelier, paroisses... Chaque transporteur s'engage à respecter l'itinéraire pour lequel il a été inscrit au plan et à effectuer le nombre de voyages prévus chaque jour. Depuis sa mise en service, le plan a reçu des modifications de détail, après avis du Comité technique territorial des transports (CTTT) mais il respecte dans l'ensemble la limitation du nombre des véhicules et l'on voit sur le tableau 116 que les créations de lignes nouvelles ont été rares au cours des dernières années.

Le fonctionnement de ces lignes est assez différent selon qu'il s'agit de la desserte urbaine ou de celle des "districts". Le service urbain correspond aux trois communes de Papeete, Faaa et Pirae. En fait, la carte du trafic journalier montre qu'une desserte de type urbain va jusqu'à Paea d'une part (avec un mouvement important au départ d'Outumaoro, sur la commune de Punaauia, à la limite de Faaa), et jusqu'à Mahina de l'autre, ces deux communes constituant en quelque sorte le "front" de l'urbanisation actuelle, avec des déplacements quotidiens importants de personnes qui vont travailler à Papeete ou dans les communes voisines.

(1) JO de la Polynésie française, 30 novembre 1977, p. 1106.

Tableau 116
Évolution des lignes de 1977 à 1980.

Nombre de lignes en 1977	Lignes ayant changé de titulaire						Lignes créées	Nombre de lignes en 1980
	Total	l'entre-prise a disparu	l'entre-prise	l'entre-prise exploitée	l'entre-prise	l'entre-prise		
<u>Côte Est</u>	38	25	66 %	13	11	2	4	42
<u>Côte Ouest</u>	97	56	58 %	41	36	5	3	108
<u>Service urbain</u>	51	36	71 %	15	13	2	10	61
<u>TOTAL</u>	186	117	63 %	69	60	9	17	211

Sources : Plan de transport 1977 : J.O.P.F. - 30 Nov. 1977 p. 1106
Plan de transport 1980 : Service de l'Équipement, Subdivision Mines et Transport.

Ces lignes sont définies seulement par leurs extrémités et la quasi-totalité d'entre elles aboutissant au marché central de Papeete. Le trafic échappant à cette polarisation est tout à fait minime puisque seule Taravao joue un rôle modeste de petit centre avec deux services quotidiens vers Tautira (d'où partent par contre dix services par jour vers Papeete, *via* la côte ouest), deux vers Papeari et un vers Mataiea et Teahupoo : il est vraisemblable que les scolaires constituent l'essentiel de la clientèle de ces services. Dans le secteur urbain, les itinéraires sont définis eux aussi uniquement par leurs extrémités, les rues empruntées entre le départ et l'arrivée (le marché de Papeete) pouvant varier au gré des clients.

Une carte a été dressée (hors-texte) de ces itinéraires urbains, à partir de l'observation directe du cheminement de chaque truck (à l'exception, évidemment, de ceux qui ne fonctionnaient pas lors de l'enquête, en février 1981). Elle donne donc l'image d'une desserte assez complète des trois communes concernées. Mais elle doit être interprétée avec prudence : elle représente en effet l'itinéraire suivi lors d'un ou deux voyages mais, si les points de départ et d'arrivée sont fixes, rien n'oblige le conducteur à emprunter à chaque voyage les même rues.

On peut noter sur la carte (fig. n° 21) la dissymétrie marquée entre côte ouest et côte est. Elle est le reflet du contexte physique lui-même ; à l'est, la côte est souvent dépourvue de plaine littorale, la route est plus sinueuse, plus accidentée et parfois en médiocre état, car endommagée par des pluies plus fréquentes ou même directement par la mer : il arrive aussi qu'elle soit coupée par des éboulis, ou que les radiers, en cas de forte pluie, soient submergés. Les installations humaines sont moins nombreuses. C'est ainsi que la partie proprement "urbaine" de la commune de Mahina ne s'étend que sur

quelques centaines de mètres au-delà de la pointe Vénus. Il est d'ailleurs significatif que tout le trafic de la presqu'île emprunte la côte ouest : Taravao est presque aussi proche de Papeete par la côte ouest (60 km) que par l'est (57).

Une carte identique avait été dressée en 1968 (1) par J. Fages. À douze années de distance, on constate une assez grande similitude de tracés : même déséquilibre entre les deux côtes, prédominance écrasante dans le trafic des secteurs les plus proches de Papeete. Toutefois, le trafic est très supérieur en volume à ce qu'il était douze ans auparavant et l'on remarque en outre une différenciation plus marquée entre les communes maintenant urbaines de Mahina et Paea d'une part, et leurs voisines demeurées rurales, Papenoo et Papara (2).

Si l'on ajoute au trafic des deux "côtes" ceux de Pirae et de Faaa, classés en service urbain, on arrive à un chiffre théorique de 930 aller et retour quotidiens de trucks venant de l'est, à l'entrée de la commune de Papeete, et de 1 338 venant de l'ouest. Ce sont là des chiffres assez considérables qu'il convient de moduler par les comptages réels effectués à diverses périodes aux alentours du marché.

Lors d'une enquête effectuée en septembre 1979, en effet, on avait noté que 54 % seulement des services prévus au plan de transport étaient réalisés entre 5 h 30 et 17 h 30. Le trafic en dehors de cette période étant très réduit on peut estimer qu'un peu plus de la moitié seulement des services prévus sont effectivement assurés.

L'importance du trafic était ainsi estimée à cette date : 72 services venaient de la côte est, amenant 4 500 personnes (dont un peu moins de la moitié, 45 % venaient des communes de Papeete ou de Pirae, le reste arrivant de communes plus éloignées). 5 250 personnes ont été comptées au départ, dont 53 % cette fois pour les deux communes du service urbain et 47 % pour les localités plus éloignées.

À l'ouest, note le rapport, "le nombre des passagers descendus et montés est plus équilibré : 4 000 pour 4 200, 19 % empruntant le service urbain et 81 %, l'interurbain" (3).

(1) J. FAGES *et al.* 1970, p. 1 n° 1.

(2) En 1962 en revanche, il n'existait à Tahiti que "62 trucks, à savoir 15 faisant la côte est et Tautira, et 24 entre Papeete et Teahupoo". (B. Finney, 1964, p. 417)

(3) CETE décembre 1979.

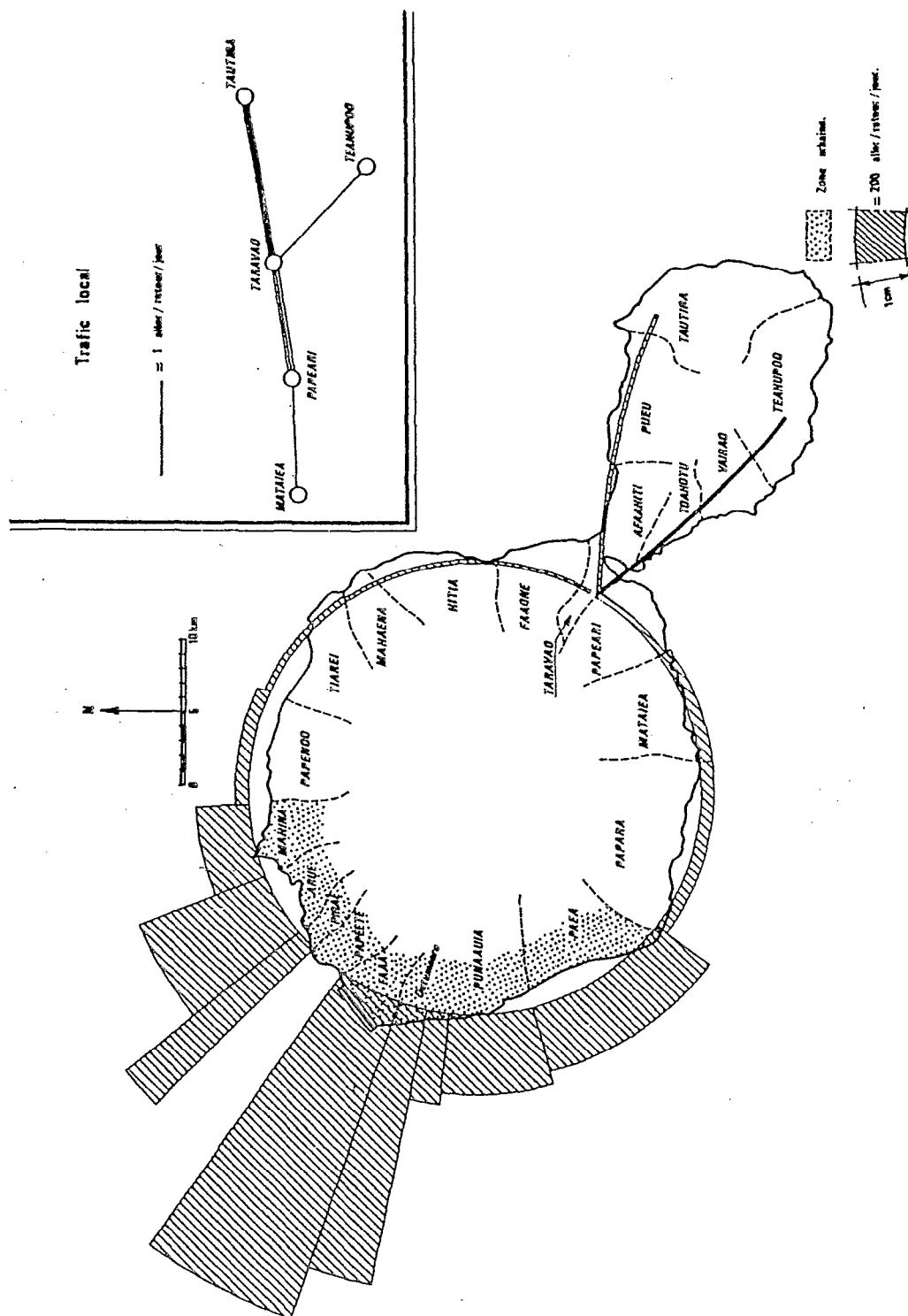


Figure n° 21

Trafic journalier des trucks à Tahiti (1980).

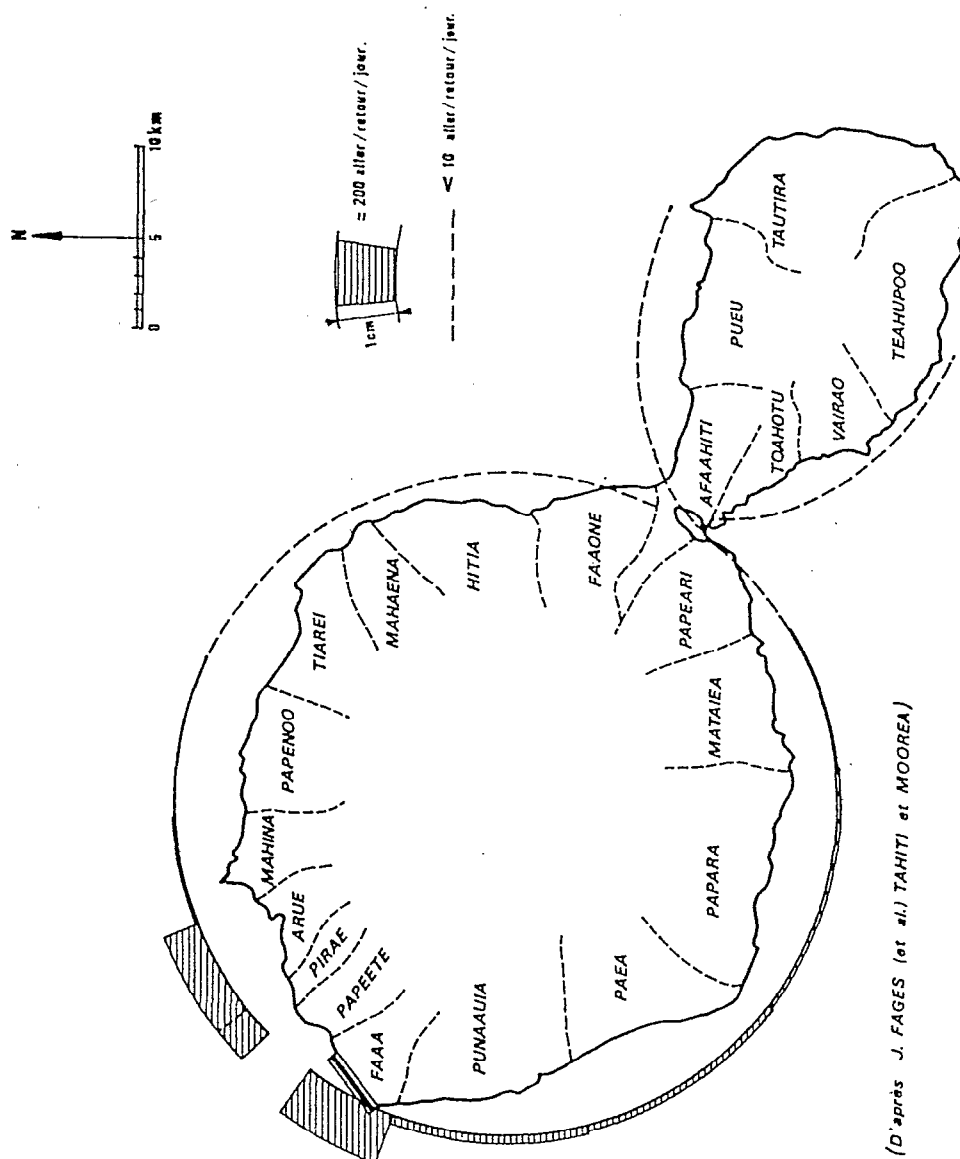


Figure n° 22
TAHITI - Circulation des trucks.

Le trafic connaît des variations horaires importantes avec une pointe marquée entre 6 et 8 heures, un creux sensible à la mi-journée, et un nouvel accroissement en milieu d'après-midi, plus étalé que celui du matin. Ces variations (cf. figure ci-jointe) sont bien sûr le reflet des horaires de travail et d'école.

Les utilisateurs

On estime au total que les transports collectifs ne jouent qu'un rôle modeste dans l'ensemble des déplacements des habitants (8 % seulement selon l'étude du CETE), mais qui n'est pas négligeable lorsqu'on le rapporte au nombre d'habitants : 75 voyages/an/habitants (1). C'est en outre un moyen indispensable de locomotion pour certaines catégories d'habitants, ceux qui ne disposent pas de véhicule personnel par exemple. Et le nombre élevé de trucks qui viennent au marché le dimanche matin en est le témoignage : en 1972, on estimait que les deux tiers des clients du marché s'y étaient rendus par ce moyen (2).

De même une autre enquête déjà ancienne, avait montré que dans le district de Paea, pas encore touché par le "boom" de l'urbanisation qui a suivi l'installation du CEP, 31 % des hommes adultes et 16,5 % des femmes (en avril 1962, et respectivement 32,5 et 11,7 % en juin) quittaient chaque jour Paea pour se rendre à Papeete (3). Ces déplacements étaient motivés par le travail (79 % des hommes) ou des achats (52 % des femmes), et le moyen de transport le plus utilisé était le truck pour 38 % des hommes et 68 % des femmes (4). Encore s'agissait-il à l'époque d'un secteur resté encore partiellement rural et tout laisse à penser que le nombre de personnes travaillant à Papeete a dû augmenter très sensiblement depuis cette date.

Une dernière observation peut être faite concernant les utilisateurs : un certain nombre de personnes, notamment parmi celles qui habitent les lotissements nouveaux créés à l'écart de la route de ceinture se plaignent d'une mauvaise desserte de leur quartier. Cela semble dû au fait que certains transporteurs titulaires de la ligne ne l'assurent que pour quelques voyages dans la journée, aux heures d'affluence : aux heures creuses, ils n'effectuent qu'une partie du trajet, celui où ils ont plus de chances de trouver des clients. À quoi s'ajoute une difficulté supplémentaire qui est le caractère privé de certains lotissements : les autorisations de desserte, dans ce cas, sont soumises à l'agrément du syndic du lotissement.

(1) CETE, décembre 1979, p. 27.

(2) C. ROBINEAU 1975.

(3) B. FINNEY 1964 (enquête réalisée entre les PK 19 et 20,5).

(4) 36 % des hommes et 32 % des femmes se rendaient à Papeete en automobile, et 26 % des hommes en moto, vélomoteur ou scooter. Aucune femme, à l'époque, n'empruntait de "2 roues" : c'est devenu depuis lors un mode de locomotion très courant pour elles aussi.

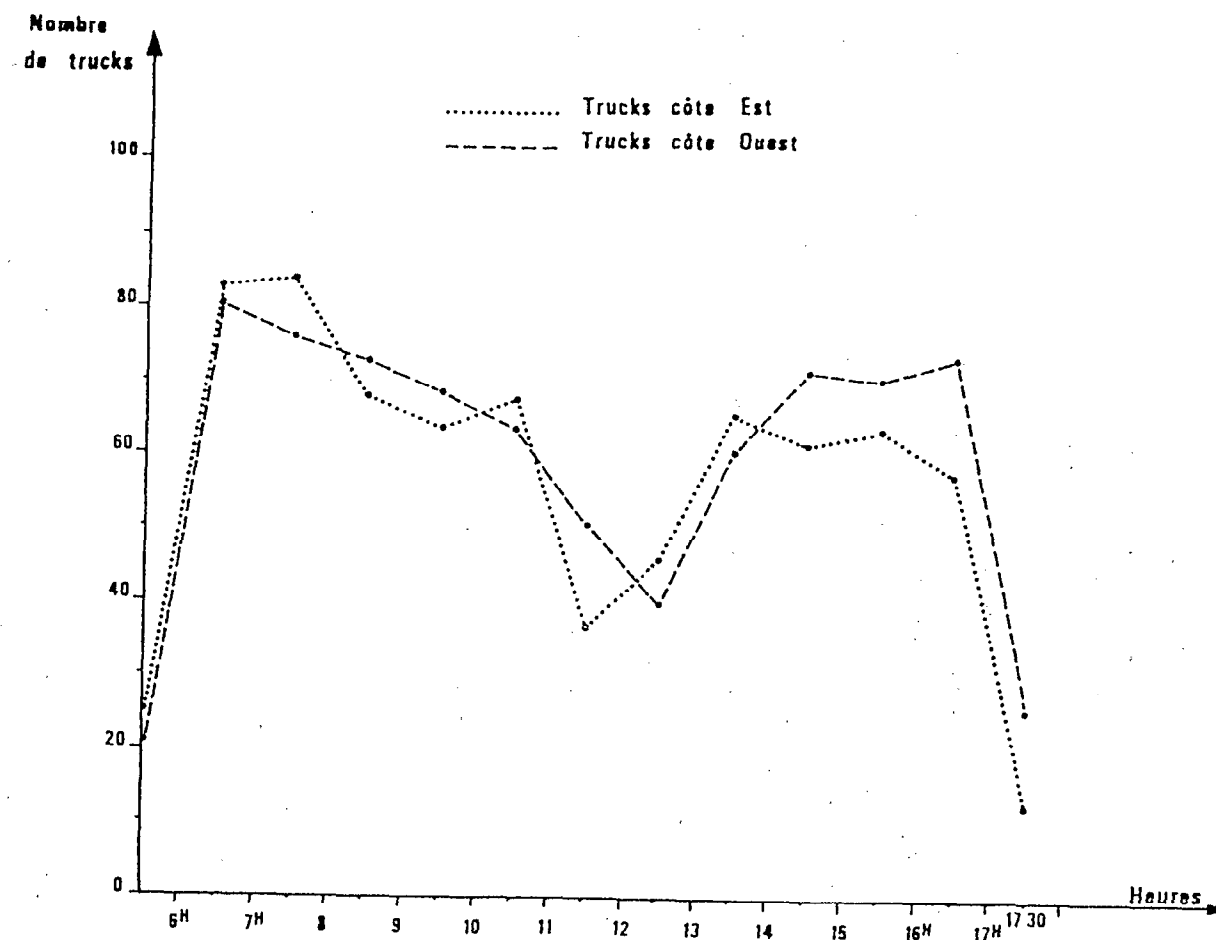


Figure n° 23
Gare des trucks.

GARE DES TRUCKS - Courbe des arrivées par heure.
(Source: CETE ; ville de Papeete ; gare des trucks (1979))

III - LES ENTREPRISES

Les entreprises sont de petite taille : d'ailleurs la réglementation en vigueur (datant d'octobre 1979) limite à trois le nombre de véhicules pour chacune. À l'heure actuelle, la répartition en fonction du nombre de trucks est la suivante : sur 178 entreprises qui assurent (en 1980) les transports réguliers, et possèdent au total 262 véhicules,

- 130 ont un véhicule
- 30 en possèdent 2
- 11 en possèdent 3
- 1 en possède 4
- 2 en possèdent 5
- 3 en possèdent 6
- 1 en possède 7

Ainsi, 73 % des entreprises ont la taille minimum, avec un truck unique. Les quelques exceptions relevées par rapport à la norme actuelle, c'est-à-dire les sept qui utilisent plus de trois véhicules, sont des entreprises qui ont conservé le parc qu'elles avaient lors de la mise en place du plan de transport de 1977 (1). Par ailleurs, quelques entreprises ont parfois un ou deux véhicules supplémentaires qui sont affectés exclusivement aux transports scolaires : ils portent dans ce cas une numérotation spéciale (de 500 à 600) qui leur interdit tout transport de passagers sur les lignes régulières. Il faut noter enfin que dans quelques cas un homme et une femme non mariés, mais vivant ensemble constituent en fait une seule entreprise lorsqu'ils mettent en commun les trois véhicules qui sont au nom de chacun d'eux (2).

Il n'y a pas de différence significative entre les différents secteurs : 1,29 véhicule par entreprise dans le secteur urbain, 1,44 pour la côte ouest et 1,57 pour la côte est.

Au-delà de ces indications chiffrées, nous avons cherché à savoir qui sont les chefs d'entreprise, comment ils investissent, et de quelle manière leurs affaires sont conduites.

A - Les chefs d'entreprises (3)

Les responsables des entreprises sont le plus souvent des hommes (75 % environ d'après le plan des transports, 76 % dans notre échantillon). Il est intéressant toutefois de s'arrêter sur cette proportion de 25 % de femmes qui sont à la tête d'entreprises de transports publics (elles sont un peu moins nombreuses parmi les conducteurs de véhicules, environ 15 %). C'est un phénomène peu fréquent dans une profession que l'on imagine

-
- (1) Toutefois, le Comité technique territorial des transports a proposé la résorption des parcs supérieurs à trois véhicules par le non-remplacement des trucks retirés de la circulation.
 - (2) On nous a même signalé le cas de couples mariés qui auraient divorcé pour pouvoir tourner cette règle des trois véhicules par entreprise.
 - (3) Les éléments chiffrés qui figurent ci-dessous proviennent, sauf exception, d'une enquête par sondage au 1/5 (par choix raisonné en fonction de la taille de l'entreprise et de sa localisation). Toutefois, quelques entreprises ont fait défaut (arrêt momentané, véhicule en panne) ou n'ont fourni que des renseignements incomplets. Au total, 29 chefs d'entreprises ont été interrogés de façon détaillée, mais les réponses ont manqué, parfois, à certaines questions.

volontiers être l'apanage des hommes. Il est vraisemblable qu'il y a parmi elles, des prête-noms : l'entreprise est à leur nom parce que le mari est employé de l'État ou d'une collectivité locale, ou bien pour avoir en fait plus de trois véhicules. Mais cela est sans doute compensé par la part réelle que tient la femme, bien souvent, dans des entreprises qui sont au nom de leur mari, mais dont elles assurent en fait la gestion réelle.

L'âge moyen de ces chefs d'entreprises s'établit à un peu plus de 41 ans. La plupart d'entre eux n'ont reçu qu'une instruction primaire (trois seulement sur vingt sont allés quelque temps au collège), mais s'expriment correctement en français. Sur vingt-sept, neuf sont nés à Papeete, huit dans une autre commune de Tahiti, neuf dans les îles Sous-le-Vent et un dans les Tuamotu. Les domiciles actuels sont plus variés : dix habitent Faaa, six Papeete, trois ont leur domicile à Mahina, trois autres à Arue et trois à Punaauia, deux à Pirae et un dans chacune des trois communes de Papenoo, Paea et Mataiea. Assez logiquement, les transporteurs exploitent, autant que possible, une ligne dont le terminus se trouve à proximité de leur domicile, mais il arrive qu'ils soient contraints, par manque de ligne disponible, à en exploiter une plus éloignée.

Comment devient-on transporteur ? Nous avons essayé de reconstituer, pour plusieurs d'entre eux, leur itinéraire migratoire et professionnel.

Le milieu d'origine est généralement très modeste : sur vingt et une personnes, douze avaient pour père un cultivateur ou un pêcheur, deux un ouvrier, deux autres un commerçant, un avait un père fonctionnaire : dans quatre cas seulement les transporteurs ont repris le métier de leur père qui avait lui-même un ou plusieurs trucks.

Ce sont donc dans l'ensemble des "self made men" qui ont eu un itinéraire professionnel varié avant d'arriver à leur profession actuelle. En dehors de ceux qui ont succédé à leur père ou ont travaillé avec un véhicule prêté ou loué par lui, ils ont pratiqué un métier manuel : agriculteur, maçon, menuisier, mécanicien, boulanger, avant d'être chauffeur salarié (ou locataire d'un truck), étape fréquente avant qu'ils ne se mettent à leur compte.

Par ailleurs, l'exploitation d'un truck s'accompagne souvent d'une activité secondaire, le commerce par exemple, ou l'agriculture ; ou bien saisonnière, comme cet homme qui remise son truck pendant le "*Tiurai*" pour tenir une loterie sur le quai du port. Pour quelques autres, plus rares (cinq cas sur vingt-neuf), le truck est l'activité secondaire et vient en complément d'une activité commerciale ou d'un salaire. De même, dans de nombreux cas, le transport n'est pas la seule activité du ménage, et le conjoint est salarié (huit cas sur dix-neuf), commerçant (quatre cas), ou exploite un truck de son côté (trois cas) ; dans quatre cas seulement le conjoint n'exerce aucune profession. Sans vouloir généraliser à partir d'un échantillon étroit, ces chiffres sont au moins révélateurs d'une tendance : le transport n'est pas l'activité unique du ménage.

Serait-ce que celle-ci n'est pas de nature à procurer un revenu suffisant pour faire vivre une famille, ou bien est-ce simple prudence vis-à-vis d'une activité parfois aléatoire ?

B - La rentabilité des entreprises

Deux constatations ont été faites, qui sont apparemment contradictoires :

- la comparaison des plans de transport de 1977 et de 1980 montre qu'en trois ans un grand nombre de lignes ont changé de titulaires. Nous l'avons déjà souligné plus haut (cf. tableau n° 117), 63 % seulement des lignes ont le même titulaire en 1980 qu'en 1977, avec des proportions diverses selon les secteurs. Déduction faite des entreprises qui ont changé de ligne, on peut retenir qu'en trois ans, une entreprise sur cinq a disparu dans le secteur urbain, une sur quatre sur la côte est et plus d'une sur trois sur la côte ouest. C'est donc au total un "déchet" très important auquel les personnes interrogées donnent presque toujours la même raison : "faillite", vente parce que le véhicule unique était en panne et que son exploitant n'avait pas d'argent pour le réparer. Ceci sans compter les lignes "suspendues" par le service des Mines parce que, depuis plusieurs mois l'entreprise n'assure plus son service faute d'un véhicule en état de marche (1),
- à l'opposé, la liste est longue de candidats à l'exploitation d'un truck (cinquante en octobre 1981), un certain nombre de personnes aspirent donc à cette profession, en dépit des nombreux échecs enregistrés. Trois raisons peuvent être invoquées nous semble-t-il : tout d'abord une certaine attirance de la part de jeunes pour la conduite d'un véhicule imposant, analogue sans doute à l'attrait qu'exerce la conduite d'engins de travaux publics : ensuite, chez beaucoup, le désir d'être le "patron" d'une entreprise, même modeste (2), d'échapper en quelque sorte au salariat; enfin a joué aussi la crise de l'emploi : il semble bien que récemment, devant la difficulté à trouver du travail, de jeunes hommes se tournent vers cette profession comme un moyen d'échapper au chômage.

Quoi qu'il en soit de ces motivations, il nous est apparu nécessaire d'essayer d'y voir plus clair dans le fonctionnement économique de ces entreprises, en dressant des bilans d'exploitation. Ceux-ci, on s'en doute, sont difficiles à établir, car les comptes ne sont guère tenus fidèlement. À la question "tenez-vous une comptabilité ?", onze (sur vingt-quatre) ont répondu non, et treize oui, parmi lesquels deux seulement ont recours à un comptable professionnel, une ou deux fois par an, pour mettre à jour leurs comptes. Dans la mesure où ces entreprises ne sont soumises qu'à la patente, il n'y a pour elles aucune obligation fiscale d'établir des bilans comptables rigoureux. Les résultats que nous présentons ci-dessous sont donc des bilans reconstitués après coup, sur la base d'estimations fournies par les exploitants, avec la double incertitude résultant des défaillances de la mémoire et des réticences à parler chiffres. Malgré leurs imperfections, il nous semble cependant qu'un certain nombre d'enseignements peuvent en être tirés : le tableau ci-dessous présente des cas et non des moyennes : il nous a semblé préférable, en effet, compte tenu de l'incertitude des chiffres de les donner à titre d'exemple sans chercher à leur attribuer une valeur statistique qu'ils n'ont évidemment pas.

(1) Un ultime délai d'un mois est accordé au transporteur par le service des Mines pour "réactiver" sa ligne lorsque celle-ci n'est plus assurée depuis au moins six mois.

(2) Nous avons entendu à plusieurs reprises ce genre de réflexion : "Avant, j'étais chauffeur dans une entreprise. Maintenant, je suis libre... je gagne moins, mais je fais ce que je veux".

Tableau 117
Comptes d'exploitation sommaires (en F CFP).

Entreprises ayant un truck, dont le chauffeur est le propriétaire

Secteur	URBAIN	URBAIN	URBAIN	URBAIN	URBAIN	COTE EST	COTE OUEST	COTE OUEST	COTE OUEST	COTE OUEST	COTE OUEST
Capacité de véhicule	18 Places	22 Places	35 Places	18 Places	26 Places	14 Places	18 Places	18 Places	18 Places	25 Places	35 Places
INVESTISSEMENT											
Neuf/Occasion	Occasion	Neuf	Neuf	Neuf	Neuf	Neuf	Neuf	Neuf	Occasion	Occasion	Occasion
Année d'achat	1975	1979	1970	1978	1974	1974	1980	1976		1979	
Véhicule nu	500.000	1.400.000	410.000	1.112.000	850.000	550.000	1.266.000	1.218.000	400.000	450.000	500.000
Caisse		160.000	40.000	150.000	150.000	100.000	70.000	110.000		80.000	180.000
Accessoires		60.000	20.000	20.000	30.000	20.000		40.000			40.000
Carte grise	2.500	2.500	2.000	2.500	2.500	2.000	(2)	(2)	1.000	2.000	2.000
Garage				20.000				20.000			
TOTAL	502.500	1.622.500	472.000	1.304.500	1.032.500	672.000	1.336.000	1.388.080	401.000	532.000	722.000
Amortissement (4ans)	125.625	405.625	118.000	326.125	258.125	168.000	334.000	347.020	100.250	133.000	180.500
FOICTIONNEMENT											
DEPENSES											
Assurances	60.000	115.000	65.000	120.000	90.000	45.000	105.000	98.000	61.000	100.000	150.000
Patente	7.000	8.000	5.000	9.000	1.300	7.000	5.500	5.075	5.000	5.000	8.000
Carte violette	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Stationnement	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800
Pneus	88.000	44.000	45.000	60.000	60.000	40.000	88.000	72.000	80.000	88.000	168.000
Entretien courant	43.200	28.800	18.000	46.750	40.000	40.000	21.600	20.000	25.000	45.600	40.800
Réparations (1)	(50.000)	120.000	(50.000)	100.000	50.000	50.000	-	40.000	(50.000)	(50.000)	(50.000)
Carburant	375.000	250.000	150.000	270.000	360.000	350.000	270.000	420.000	300.000	568.750	450.000
TOTAL	627.000	569.600	336.000	609.550	605.600	535.800	493.900	658.875	524.800	861.150	871.400
RECETTES	1.250.000	1.250.000	900.000	1.250.000	1.050.000	1.400.000	1.500.000	1.400.000	1.050.000	1.587.500	1.200.000
BENEFICE											
Annuel	497.375	275.400	446.000	314.325	186.275	696.075	672.100	394.105	424.950	593.350	148.100
Mensuel	41.448	22.950	37.167	26.194	15.523	58.006	56.008	32.842	35.413	49.446	12.342

(1) Estimées forfaitairement à (50.000 F) /an si des indications plus précises n'ont pas été communiquées par le Chef d'entreprise

(2) Carte grise incluse dans le prix d'achat du véhicule.

Les dépenses d'investissement comprennent, outre l'achat du véhicule, la fabrication de la caisse (y compris peinture, aménagements intérieurs), les accessoires (boîte à pharmacie, extincteur), le rembourrage des sièges éventuellement, et, surtout, la sonorisation. Les dépenses de construction d'un garage sont rares, la plupart des trucks passant la nuit en plein air. L'amortissement a été calculé à partir du total des dépenses d'achat du véhicule. Parmi les durées possibles d'amortissement : six ans, qui est l'âge moyen des trucks en circulation, ou quatre ans qui est le taux généralement retenu par les organismes de crédit, nous avons retenu ce dernier (1).

Les dépenses de fonctionnement sont difficiles à préciser, en particulier, celles qui concernent l'entretien du véhicule ; le prix des réparations, notamment, est rarement connu avec certitude : à défaut d'indication plus précise, nous les avons estimées, le plus souvent, à un forfait de 50 000 F annuels. La plupart des chauffeurs propriétaires assurent eux-mêmes l'entretien le plus courant et ne s'adressent à un mécanicien que pour les réparations les plus importantes. Les dépenses en carburant ont été calculées à partir des évaluations données assez précisément, par jour ou par semaine, par les propriétaires. Il en a été de même pour les recettes (2).

Le bilan global fait ressortir, compte tenu de l'amortissement du matériel, un bénéfice qui ne paraît pas au total bien considérable. À l'époque de l'enquête, le SMIG était de 35 000 F CFP par mois, et l'on voit que six entreprises seulement sur onze dépassaient ce chiffre en bénéfice moyen mensuel. Cette remarque doit toutefois être nuancée sur deux points : d'une part, l'amortissement réel du matériel se réalise sur une période plus longue que les quatre ans que nous avons retenus ; d'autre part, la plupart de ces entreprises bénéficient de rentrées supplémentaires dues aux transports scolaires (sur lesquels nous reviendrons) ou à des transports occasionnels tels que la location du truck à une collectivité (école, paroisse, commune, association sportive) ou à un particulier, pour transporter des personnes ou des marchandises (3).

Il est plus difficile par contre de dresser un bilan des entreprises fonctionnant avec plusieurs véhicules, dans la mesure où là aussi, il n'y a pas, en général, de comptabilité clairement établie. Dépenses et recettes de chaque truck ne sont pas individualisées et en outre, elles sont parfois confondues avec celles liées à d'autres activités de l'entreprise, commerciales par exemple.

(1) En fait, de l'avis des professionnels, un truck bien entretenu peut, tout comme un camion, durer jusqu'à dix ans.

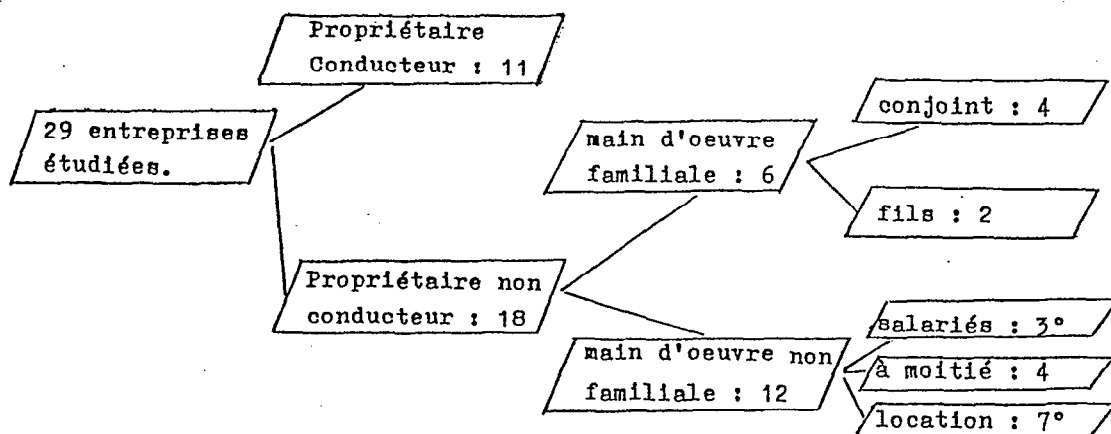
(2) Dans une étude destinée à la mise en place d'une formule de révision des tarifs, la subdivision des Mines a retenu les pourcentages suivants pour les divers postes du bilan : frais fixes (amortissement sur six ans, frais généraux, bénéfice) : 34 % ; salaire du conducteur : 28 % ; carburant : 12 % ; lubrifiant : 2 % ; pneumatiques : 17 % ; entretien courant : 7 %.

(3) D'autre part, en 1981, les prix de transport par trucks ont été très sensiblement relevés : de 30 à 45 % en moyenne selon les destinations, avec un taux particulièrement étonnant pour Papeete : + 71 % (35 F en septembre 1980, 60 F en juillet 1981). Pour la même période, l'indice des prix a augmenté de 13 % environ, et le prix du gas-oil (mais celui-ci n'est compté que pour 12 % dans la formation du prix du transport), de 26 %.

Par ailleurs, les relations entre chauffeurs et propriétaires sont soumises à des modalités très diverses, et c'est au travers de ces modes de relations que l'on reviendra sur le bilan de ces entreprises fonctionnant avec plusieurs véhicules.

C - Propriétaires et conducteurs

Figure n° 24



(Deux entreprises ont à la fois des chauffeurs salariés et des chauffeurs payant une location).

Les propriétaires ne sont pas toujours les conducteurs de leurs véhicules; même ceux qui ne possèdent qu'un truck ont parfois recours à un chauffeur (dans cinq cas sur les seize entreprises). Le propriétaire fait appel soit à une main-d'œuvre familiale, (six cas sur vingt-neuf dans notre échantillon : conjoint, enfant, père) qui ne reçoit pas de rémunération déclarée, soit à une main-d'œuvre extérieure. Dans ce cas, les relations ne sont pas toujours bonnes, et varient selon le type de contrat qui règle les rapports :

- le salariat est rare (trois cas rencontrés sur vingt-neuf entreprises). D'après les renseignements recueillis au cours de l'enquête, cette situation ne fait pas l'objet d'un contrat régulier et la rémunération officielle est, apparemment, inférieure au SMIG. Une telle situation est source de conflit, dans la mesure où l'employé s'estime insuffisamment payé et où l'employeur le soupçonne de compléter lui-même sa rémunération avant de lui remettre la recette de la journée ou de la semaine. Le salariat entraîne aussi, disent certains chefs d'entreprises, un manque de sens de la responsabilité des chauffeurs qui entretiendraient mal leurs véhicules ou auraient trop d'accidents.
- dans d'autres entreprises, propriétaire et conducteur partagent par moitiés les recettes et les dépenses d'entretien, les grosses réparations restant à la charge du propriétaire. Là encore, des contestations peuvent naître sur le montant des recettes qui sont effectivement remises, chaque semaine en général, au propriétaire. Parfois, celui-ci conduit aussi un truck sur la même ligne et est donc en mesure d'apprécier le total des recettes qui peuvent être réalisées en une journée. Dans un cas étudié, où les chiffres paraissent dignes de foi, le conducteur est le fils du propriétaire, et le bilan global fait apparaître un revenu mensuel de l'ordre de 45 à 50 000 F CFP par mois, pour chacun.

- le cas le plus fréquent est celui de la location du truck par le chauffeur. Dans ce type d'accord, le propriétaire conserve à son nom la carte grise et la licence de transport, il paie l'assurance et les réparations; le chauffeur prend à son compte les dépenses de carburant et assure l'entretien courant. Plus que dans les autres systèmes, il a un intérêt égal à celui du propriétaire au maintien en bon état de son outil de travail. Les prix de location sont variables selon les lignes et les entreprises : ils vont de 10 000 à 25 000 F CFP par semaine. Dans ce dernier cas, la location paraît bien élevée pour que le chauffeur en retire une rémunération correcte; aussi sont-ils tentés, puisqu'ils conservent l'intégralité des recettes, de multiplier les voyages, souvent à vive allure, pour augmenter un peu leurs bénéfices.

Dans tous les cas, les conducteurs de trucks, quel que soit leur statut, ont des horaires de travail élevés qui vont fréquemment de 5 h 30 ou 6 h à 17 h 30 ou 18 h. Même en tenant compte des arrêts en fin de ligne et d'une pause plus longue à la mi-journée, le temps de travail, on le voit, est souvent supérieur à 10 heures par jour et ceci cinq jours et demi par semaine en moyenne (plus un ou deux aller-retour pour le marché du dimanche matin). Un autre problème souvent évoqué par les chauffeurs, mais aussi par les propriétaires, est l'absence totale de protection sociale. Ils ne bénéficient en effet ni des prestations familiales ni de l'assurance vieillesse. La CPS (1) étudie la possibilité d'étendre à ces travailleurs un régime de protection sociale analogue à celui qui a été institué en 1979 pour les agriculteurs, pêcheurs et artisans. Actuellement, seuls ceux qui ont souscrit une assurance volontaire ont une protection proportionnelle au montant de leurs cotisations.

Le bilan global de ces entreprises présente pratiquement autant de cas d'espèces que d'entreprises. Plusieurs sont, en apparence, déficitaires. Déficit apparent parfois, qui correspond soit à des déclarations trop incertaines des recettes ou des dépenses, soit à un déficit des recettes courantes, qui est comblé par les sommes venant des transports scolaires; celles-ci sont parfois importantes, mais, versées par mois, elles ne sont pas reprises, souvent, dans la comptabilité que tiennent (en grande partie de mémoire), les chefs d'entreprise. Déficit réel dans d'autres cas : les chefs d'entreprises n'ont pas su gérer convenablement leur affaire, ont acheté des véhicules d'occasion qu'ils n'ont pas su réparer ou renouveler à temps et se retrouvent après quelques années avec plusieurs trucks en panne ou, menacés de suspension de licence pour non-desserte de la ligne qu'ils ont en exploitation. Ce déficit cumulatif en quelque sorte a été rendu possible par une gestion qui n'individualisait pas le secteur transport et il a été masqué quelque temps, plusieurs années parfois, par l'apport régulier d'argent frais provenant du commerce ou de salaires. Mais au bout du compte, ces entreprises se retrouvent avec des cours encombrées de véhicules en panne, moteurs entreposés dans des hangars, dans l'attente de pièces détachées, ou tout simplement d'argent permettant de relancer l'activité.

Ce ne sont là pourtant que des cas extrêmes et d'autres entreprises étudiées font preuve d'une belle vitalité comme en témoignent quelques exemples :

(1) CPS : Caisse de prévoyance sociale.

- une entreprise a deux véhicules, achetés d'occasion, l'un est conduit par le propriétaire et lui procure un bénéfice apparent de plus de 70 000 F mensuels (sans les transports scolaires). L'autre, conduit par un chauffeur payé à moitié procure à ce dernier un revenu mensuel proche de 43 000 F, et au propriétaire une rente de près de 31 000 F par mois (à laquelle il conviendrait d'ajouter là aussi des recettes de transports scolaires).
- sur une autre ligne, une entreprise possède deux véhicules, achetés récemment et conduits par les fils du propriétaire. Chaque truck rapporte de 35 000 à 40 000 F nets par mois. L'entreprise bénéficie il est vrai de l'apport régulier d'un hôtel qui a passé contrat avec elle pour le transport de son personnel (en outre les recettes journalières déclarées nous ont paru minorées par rapport à ce que l'on peut savoir à partir des autres entreprises).
- dans un autre cas, le bénéfice déclaré par le propriétaire (cinq trucks) paraît relativement mince (de l'ordre de 13 000 F par mois et par véhicule), mais il faudrait ajouter là encore les recettes des transports scolaires. Cette entreprise, d'ailleurs, semble prospère puisqu'elle parvient à renouveler régulièrement ses véhicules et que son chef n'exerce pas d'autre activité.

Dans l'ensemble, les entreprises qui fonctionnent le mieux, quel que soit le nombre des trucks en service, sont celles dont le patron assure lui-même l'entretien et la plupart des réparations, et parmi celles-ci, celles qui disposent de plusieurs véhicules. Dans les autres cas, et notamment lorsque le véhicule a été acheté d'occasion les réparations chez un professionnel deviennent rapidement trop onéreuses.

D - Le crédit

L'investissement que représente l'acquisition d'un truck est une dépense lourde, même s'il s'agit d'un véhicule d'occasion. Aussi le recours au crédit, officiel ou privé, est-il pratique courante. Dans quelques cas, assez rares, le propriétaire réunit la somme nécessaire à l'achat grâce à des prêts familiaux ; s'il s'agit du renouvellement du matériel, la vente d'un véhicule usagé fournit également un appoint qui peut être substantiel. Mais le plus souvent l'acheteur s'adresse à une banque ou à un concessionnaire pour obtenir l'argent qui lui manque.

À partir d'un relevé effectué sur les cartes grises délivrées de 1976 à 1980, on a pu constater que sur 82 trucks :

- 10 n'avaient pas été soumis à gage,
- 19 avaient bénéficié d'un crédit accordé par l'importateur du véhicule,
- 44 avaient obtenu un crédit bancaire,
- 9 avaient été achetés en leasing.

Le crédit accordé par le représentant d'une marque peut atteindre 80 % du prix d'achat, remboursable en deux ans : toutefois la plupart des acheteurs préfèrent payer une partie plus importante à l'achat (la moitié en moyenne nous a-t-on dit) pour ne pas alourdir le fonctionnement de leur entreprise par des remboursements trop élevés.

Parmi les organismes bancaires, la SOCREDO fonctionne à la fois comme société de crédit, banque de dépôts et banque de développement, et exige des demandeurs de crédit, dans le cas particulier des trucks, qu'ils fassent un apport personnel de 20 à 30 % du montant de l'investissement.

Les autres banques ont institué soit des organismes spécialisés comme CREDICAL ou CREDIPAS, soit, plus récemment, des sociétés de leasing (SOFINAUTO, SOFINABAIL). Cette dernière formule paraît avoir un certain succès depuis ces deux dernières années, dans la mesure surtout où elle permet de réaliser un investissement sans disposer d'un apport personnel. La société de leasing reste dans ce cas propriétaire du véhicule, durant quatre ans en général, au cours desquels son client doit rembourser mensuellement des sommes relativement importantes. Le client est libre de choisir le modèle qu'il souhaite et la patente est établie à son nom. Au terme des quatre années de crédit, il peut acheter son véhicule (il paie alors environ 2 % de son prix d'achat neuf). C'est une solution alléchante pour ceux qui ne disposent pas de capital initial : toutefois, l'acceptation par la banque est soumise à un examen attentif du dossier et à la présentation d'un compte prévisionnel d'exploitation. La principale société de leasing refuse ainsi environ la moitié des demandes qui lui sont présentées, notamment si le demandeur ne dispose pas d'autres ressources lui permettant de faire face aux remboursements. Le client idéal, selon les organismes prêteurs étant celui qui a déjà, par ailleurs, des revenus réguliers ou celui qui veut conduire lui-même son truck sans recourir à des salariés.

IV - LES TRANSPORTS SCOLAIRES

Le transport des élèves constitue, nous l'avons dit, un appoint financier qui est souvent indispensable aux entreprises pour vivre. C'est une délibération de l'Assemblée territoriale qui, en janvier 1979, a prévu l'organisation et le fonctionnement des transports scolaires en Polynésie, à compter de la rentrée 1978-1979. En 1979, 46,7 millions de F CFP ont été inscrits au budget, (21,3 venant du territoire et 25,4 de l'État), pour l'ensemble des transports scolaires, routiers et inter-insulaires. Pour l'année suivante, 104 millions ont été prévus et une convention signée entre le territoire et le ministère de l'Éducation stipule que l'État fournit 73 % de la somme et le territoire 27 % (sur la somme inscrite, 20 millions sont affectés aux transports inter-îles et le reste aux transports routiers). En 1981, les prévisions budgétaires sont de 128 millions mais cette somme sera insuffisante compte tenu de mesures récentes prises en conseil de gouvernement : l'augmentation des tarifs de transports routiers, l'accroissement des fréquences des transports scolaires inter-insulaires, l'abaissement à 1 km (au lieu de trois) de la distance domicile-école ouvrant droit à la gratuité.

Les transports scolaires sont gérés par un comité consultatif comprenant des représentants des pouvoirs publics, des usagers et des entreprises de transports. Toutefois, il n'a pas encore été établi de plan de transports scolaires (en cours d'étude lors de notre enquête, il devait être mis en place pour la rentrée de 1982). Ceux-ci figurent dans le Plan de transport général établi par le service des Mines qui prévoit des "services réservés aux écoliers" (lignes numérotées à partir de 500). Cinquante entreprises y sont mentionnées (1) mais six

(1) Auxquelles il faut ajouter huit communes, à Tahiti, disposant de vingt-cinq véhicules et dix paroisses ou associations religieuses (onze véhicules), qui transportent les élèves, les associations sportives ou les membres des églises.

seulement n'assurent que les transports scolaires : toutes les autres desservent une ligne régulière et assurent en plus le transport des élèves.

Par ailleurs, le service de l'Éducation, qui a en charge l'organisation de ces transports, n'exerce pas de choix parmi les transporteurs qui veulent assurer ce service : l'autorisation accordée par le service des Mines vaut agrément pour les transports scolaires. Le service de l'Éducation procure aux entreprises concernées un autocollant "TS" à fixer sur le pare-brise du truck. Des tickets de transports (gratuits) sont donnés aux enfants des écoles primaires et des établissements secondaires, en fonction de leur domicile. Ceux-ci les remettent au conducteur du truck et le responsable de l'entreprise envoie chaque mois les tickets, sous bordereau, au service de l'Éducation qui a la charge de les payer sur les crédits qui lui sont alloués par le budget (contrairement à ce qui se passe en métropole, il n'y a de participation ni des parents, ni des communes).

Les sommes versées sont en définitive assez importantes. À titre d'exemple, un relevé a été affecté au service de l'Éducation, pour les mois de novembre 1980 et septembre 1981, sur les factures payées pour l'île de Tahiti. On note (cf. tableau 119) la progression considérable d'une année sur l'autre puisque l'on passe au total de 6 millions à près de 17. Sur ce dernier chiffre, le tiers environ est dû aux transports sur les distances 1 à 3 km.

Pour les entreprises, cet appoint est considérable puisque la moyenne est passée de 50 000 à plus de 177 000 par mois (la médiane entre les entreprises qui était de 27 000 - 28 000 F en novembre 1980 est de 51 000 en septembre 1981). Cela permet donc de corriger, en hausse, et de manière très sensible, les résultats des bilans sommaires d'exploitation. Ils permettent de comprendre que pour de nombreuses entreprises, les transports scolaires sont les revenus réguliers (même s'ils sont payés avec un à deux mois de retard par rapport à la date du service fait), qui permettent de tourner correctement et assurent à leurs responsables des revenus qui, du coup, sont sensiblement plus élevés que le SMIG.

Or, un problème nouveau est posé en ce domaine par la politique menée actuellement par certaines communes qui ont fait l'acquisition de véhicules (trucks ou bus d'occasion) pour le ramassage des élèves. Une telle orientation présente à la fois des avantages et des inconvénients :

- dans la plupart des îles, hors Tahiti, où n'existe pas de services réguliers de trucks, les communes assurent ainsi un ramassage qui ne peut être effectué autrement (1).
- à Tahiti même, le service est rendu avec une plus grande ponctualité et les normes de sécurité sont mieux respectées (2).

(1) Mais certains particuliers ont aussi des véhicules de transports publics dont l'activité principale est d'assurer les transports scolaires. Ainsi à Raiatea existent dix-neuf trucks privés pour trois véhicules communaux seulement; à Tahaa, neuf privés et un communal; à Huahine, douze privés et aucun véhicule communal, comme à Bora-Bora. Dans d'autres cas, l'existence de trucks communaux a permis de faire échec à une entente des transporteurs privés qui pratiquaient des tarifs trop élevés.

(2) Le conseil de gouvernement a édicté en 1981 une nouvelle réglementation pour le transport d'enfants en groupe : vitres bloquées à mi-hauteur, chaîne ou sangle à l'arrière, accompagnateur.

- en contre partie cela crée des charges nouvelles pour les communes, aussi bien pour l'investissement que pour le fonctionnement : il faut recruter des chauffeurs qui ne peuvent guère être affectés à d'autres tâches en dehors des heures de conduite des élèves. Ces charges sont toutefois partiellement compensées par les subventions que donne l'État pour l'achat des véhicules (50 % du montant) et par le paiement aux communes, comme aux entreprises particulières des tickets remis par les élèves. Mais le bilan global, toutefois, est sans doute déficitaire pour les communes,
- à plus long terme, si cette expérience, limitée pour l'instant à quelques communes, se généralisait, il est indéniable qu'elle aurait pour effet de mettre en péril certaines entreprises de transport : c'est donc l'économie générale qui souffrirait de cet équipement concurrentiel des collectivités locales.

Tableau 118
Transports scolaires (novembre 1980-septembre 1981).

Sommes payées	Nombre d'Entreprises		Montant total		Montant moyen par Entreprise	
	Nov 80	Sep 81	Nov 80	Sept 81	Nov 80	Sept 81
Moins de 10000 F	15	4	88 500	25 840	5 900	6 460
de 10 à 19999 F	26	10	351 000	147 700	13 500	14 770
de 20 à 29999 F	22	18	506 000	456 755	23 000	25 375
de 30 à 49999 F	24	37	913 600	1 537 570	38 067	41 556
de 50 à 99999 F	20	29	1 292 000	2 163 950	64 600	74 619
de 100 à 200000 F	14	22	2 395 000	3 225 904	171 071	146 632
plus de 200000 F	2	23	618 000	9 221 031	309 000	400 914
TOTAL	123	143	6 164 100	16 778 750	50 115	117 334

V - LA PROFESSION ET LES POUVOIRS PUBLICS

L'organisation des transports routiers a été réglementée en 1976 et 1977. Une délibération de la commission permanente de l'Assemblée territoriale a décidé, en effet, l'établissement d'un plan de transport pour le territoire, établi une réglementation technique pour les véhicules et institué un comité technique. Le plan de transport, nous l'avons vu, dresse la liste des exploitants et les itinéraires desservis. Il énumère également les entreprises autorisées à effectuer des transports occasionnels : circuits touristiques (neuf entreprises, quarante-quatre véhicules), transports d'équipes sportives, associations diverses, personnel hôtelier (cinq entreprises, six véhicules dont quatre sont affectés également à des lignes régulières), services réservés aux écoliers (cf. ci-dessus), communes et paroisses. Toutes les entreprises régulièrement constituées en 1977 ont été inscrites de droit à ce plan de transports, publié pour la première fois au JO du 30 novembre 1977 et plusieurs fois modifié par la suite, sur proposition du comité technique territorial des transports.

Ce comité est un organisme consultatif qui comprend :

- le conseiller de gouvernement chargé de l'équipement, président,
- deux membres de l'Assemblée territoriale,
- un magistrat,
- le chef de service des Travaux publics,
- le chef de service des Affaires économiques,
- le chef de service de la Sûreté,
- le commandant de groupement de la Gendarmerie,
- le directeur de l'Office de développement du tourisme (avec voix consultative),
- un représentant des usagers désigné par le conseil de gouvernement,
- quatre représentants des transporteurs.

Le rôle de ce comité est de tenir à jour le plan de transports, de proposer les tarifs et de préparer la réglementation. Il joue aussi le rôle de commission disciplinaire. Il se réunit tous les deux mois.

Si l'on en juge par les comptes rendus de réunions, les relations paraissent bonnes entre pouvoirs publics et transporteurs, un certain nombre de règles de bonne conduite ayant été établies. Les questions abordées, outre les modifications de lignes (création, radiation, changement de ligne), qui constituent l'essentiel de l'activité du CTTT sont le stationnement, la durée du travail, la concurrence et les prix de transport.

A - L'organisation de la profession

Lorsque le CTTT a été mis en place, une difficulté s'est présentée avec la désignation des représentants des transporteurs au point qu'il a fallu recourir à l'arbitrage du conseil de gouvernement pour nommer ces représentants, faute d'entente entre les organisations profes-

sionnelles (1). Celles-ci, en effet, sont au nombre de cinq. La plus importante semble être le "Syndicat des transports en commun" dont le siège est à la mairie de Faaa et qui regroupe presque uniquement des transporteurs de la côte ouest. Viennent ensuite un autre "Syndicat des transports en commun" affilié à la FSPF (Fédération des syndicats de Polynésie française), le "Syndicat des propriétaires et conducteurs de transports en commun et touristiques", affilié à l'USAP (Union des syndicats autonomistes de Polynésie), un "Syndicat des entrepreneurs et chauffeurs de transports automobiles de la Polynésie française" (SECTA) qui a son siège à la mairie d'Arue et un "Syndicat polynésien des transports en commun et minibus", affilié à la CTAP (Centrale des travailleurs autonomistes polynésiens).

Assurément le nombre de ces associations ne permet guère d'assurer une défense efficace de la profession : en outre, plusieurs de ces syndicats sont rattachés plus ou moins directement à telle ou telle personnalité locale (2) et fonctionnent plus comme groupes de pression que comme de véritables syndicats (cf. par exemple l'utilisation qui est faite des trucks pendant les campagnes électorales et les jours d'élection). De nombreux transporteurs d'ailleurs se plaignent d'un manque d'efficacité de ces groupements.

On peut aussi penser qu'une profession mieux organisée aurait plus d'autorité pour régler les délicats problèmes de concurrence entre les entreprises. Sur ce sujet, les doléances sont multiples : malgré la réglementation relativement rigoureuse sur le partage des lignes, les entreprises du service urbain, par exemple, se plaignent de la concurrence que leur font les trucks venus de la côte ouest ou de la côte est : ceux-ci ne devraient pas en principe charger de clients dans la zone urbaine, mais ils le font fréquemment : d'où la demande exprimée à plusieurs reprises de contrôles plus sévères (3). De même, la recherche de clients au départ du marché s'accompagne parfois de racolage sur les voies adjacentes, de départs avant le tour de rôle déterminé par l'ordre d'arrivée, engendrant quelques embouteillages supplémentaires, ou bien de prix inférieurs aux tarifs officiels (4).

-
- (1) À l'origine, les représentants des transporteurs étaient élus, ce qui permettait au moins de mesurer la représentativité réelle de chaque organisation. Ce système a été remplacé ensuite par une désignation de ces délégués par les organisations professionnelles.
 - (2) Il est d'ailleurs significatif de constater que les transporteurs ne disent pas être affiliés à tel ou tel syndicat, mais "chez un tel".
 - (3) C'est surtout sur l'itinéraire Outumaoro-Papeete que les trucks du service urbain se plaignent de la concurrence de ceux de la côte ouest. Le conseil de gouvernement a décidé (cf. *La Dépêche* du 8 octobre 1981) d'interdire aux trucks non urbains (à l'exception de ceux d'Outumaoro) de charger des passagers lors de leur traversée des communes de Pirae, Papeete et Faaa. Mais les contrôles seront bien difficiles à assurer (le service des Mines ne dispose pour sa part que d'un seul contrôleur). On peut se demander d'ailleurs s'il ne serait pas préférable d'ouvrir la RDO aux trucks de la côte ouest. Cette voie leur est interdite à cause de la limitation inférieure de vitesse à 60 km/h (les trucks sont sensés ne pas dépasser les 50 km/h). Les véhicules qui n'ont pas de clients à déposer à Faaa y gagneraient en temps et encombreraient moins la route de ceinture.
 - (4) Suivant l'expression d'un conducteur interrogé, "*cela fait honte* de quitter le marché avec un truck vide, alors certains cassent les prix". Ajoutons que les tarifs officiels sont considérés comme des prix maximums par les pouvoirs publics. En outre, de nombreux abonnés qui empruntent régulièrement le même truck paient à la semaine ou au mois, à un tarif plus avantageux.

B - Trucks et taxis

De même, les problèmes sont fréquents entre chauffeurs de trucks et taxis. Ces derniers sont au nombre de 113 (dont 70 à 80 travaillent régulièrement, les autres exercent une autre profession et ne font le taxi que le soir ou durant les fins de semaines). Ils sont mieux organisés depuis que leurs trois syndicats ont constitué une fédération. Ils ont obtenu notamment que les trucks ne puissent prendre des voyageurs ni à l'aéroport (ils peuvent toutefois y déposer des clients) ni au quai d'accostage des paquebots. Mais les taxis se heurtent là à la concurrence vive des agences de voyage ou des sociétés de transports touristiques qui prennent en charge les touristes arrivant en groupes; et les étrangers au territoire ne constituent plus comme autrefois l'essentiel de leur clientèle; on ne voit d'ailleurs que rarement des taxis stationner devant les hôtels, à l'exception d'un établissement situé en ville sur le front de mer. Les taxis, qui bénéficient toutefois d'autres avantages (comme l'exonération de tous les droits et taxes à l'importation de leurs véhicules) et pratiquent des tarifs élevés (en général huit à dix fois le prix du truck pour une même destination), se plaignent surtout de la concurrence nocturne que leur font les trucks. Ceux-ci s'arrêtaient naguère à 18 h. Ils ont maintenant le droit (aux termes d'un protocole d'accord entre les taxis et les trucks signé en mars 1979) de circuler jusqu'à minuit, mais plusieurs ont obtenu en outre une dérogation pour travailler jusqu'à deux heures du matin et les taxis leur reprochent de faire du ramassage à la sortie des boîtes de nuit au lieu de se limiter au transport des "vendeuses de couronnes, serveuses, dockers, personnes travaillant dans les salles de cinémas et hôpitaux". (*Les Nouvelles* 3 avril 1981).

C - La gare routière

L'un des problèmes importants des transports en commun est celui de la gare routière qui jouxte le marché. C'est là, en effet, que se situe le point de départ de presque toutes les lignes de trucks qui desservent non seulement l'agglomération de Papeete, mais toute l'île de Tahiti. Le stationnement de ces véhicules pose une série de problèmes : encombrement des rues (d'autant plus net qu'elles ne leur sont pas réservées), stationnement anarchique, embouteillages fréquents, pollution intense due aux nombreux moteurs diesels qui tournent même lorsque le véhicule est à l'arrêt, risque d'accidents avec les passagers qui vont payer le chauffeur ou les piétons qui traversent les rues.

Problème accentué aussi par la concurrence du marché qui a besoin de place (il est actuellement trop à l'étroit, surtout le dimanche matin) et dont les clients viennent pour une large part en utilisant les trucks. D'après l'enquête conduite par le CETE, (1979) plus de 17 000 personnes arrivent quotidiennement au marché en truck ou en repartent.

Des projets de rénovation sont actuellement à l'étude, qui portent principalement sur l'aménagement du marché et de ses abords. Le premier doit être agrandi et modernisé et une grande gare routière doit être créée (ou plusieurs selon la destination des trucks). Parmi les difficultés représentées par cet aménagement figure l'espace actuellement disponible. Même avec ces terrains supplémentaires, il sera difficile de faire stationner ensemble à certaines heures, tous les véhicules qui sont à proximité du marché. On envisage des solutions intermédiaires, telles qu'un stationnement de longue durée dans des rues plus éloignées du marché lui-même (particulièrement pour les trucks desservant les

localités les plus éloignées du centre-ville). On peut se demander aussi s'il est bien judicieux de maintenir au marché le terminus et le départ de toutes les lignes : ne serait-il pas préférable d'en faire simplement un lieu de passage et de transit ? En corollaire, il serait alors souhaitable d'aménager les têtes de ligne les plus importantes et d'y faire stationner les trucks en longue durée, cela soulagerait d'autant le stationnement du marché. On s'aperçoit d'ailleurs à cette occasion combien il aurait été préférable de préserver le bloc dit "Régent Parita" qui sépare le marché du front de mer : outre un espace de plus vastes dimensions cela aurait "donné de l'air" au marché et à son voisinage, et facilité l'amélioration d'un centre-ville qui devrait demeurer le cœur moderne de la cité.

VI - POUR DE MEILLEURS TRANSPORTS EN COMMUN

Quelques problèmes sont apparus au cours de cette étude qu'il peut être intéressant de rassembler en vue de suggérer des solutions ; mais il convient au préalable de répondre à quelques questions essentielles.

A - Priorité aux transports en commun ?

C'est une interrogation qui se fait jour dans la plupart des villes modernes même si la réponse apportée est plus ou moins satisfaisante selon les lieux. L'option prise est de nature évidemment politique. On peut certes montrer que le laissez-faire ou la priorité de fait accordée au véhicule individuel conduisent à un accroissement ininterrompu des dépenses d'infrastructure pour faire circuler et stationner les voitures privées. Mais c'est un problème d'organisation d'ensemble de la cité que les édiles ont à affronter en ce domaine. Reconnaître une priorité aux transports en commun, si telle était la volonté des pouvoirs publics, signifierait qu'un certain nombre de mesures concrètes soient prises aussi bien sur le plan de la circulation (voies réservées sur certains axes, interdiction de stationnement ou de circulation des véhicules privés, sauf pour les livraisons, dans la zone centrale de l'agglomération) que sur celui des tarifs (on pourrait imaginer par exemple que des tickets de transport à prix réduit soient vendus à certaines catégories de travailleurs pour les inciter à emprunter les trucks plutôt qu'un moyen de transport individuel).

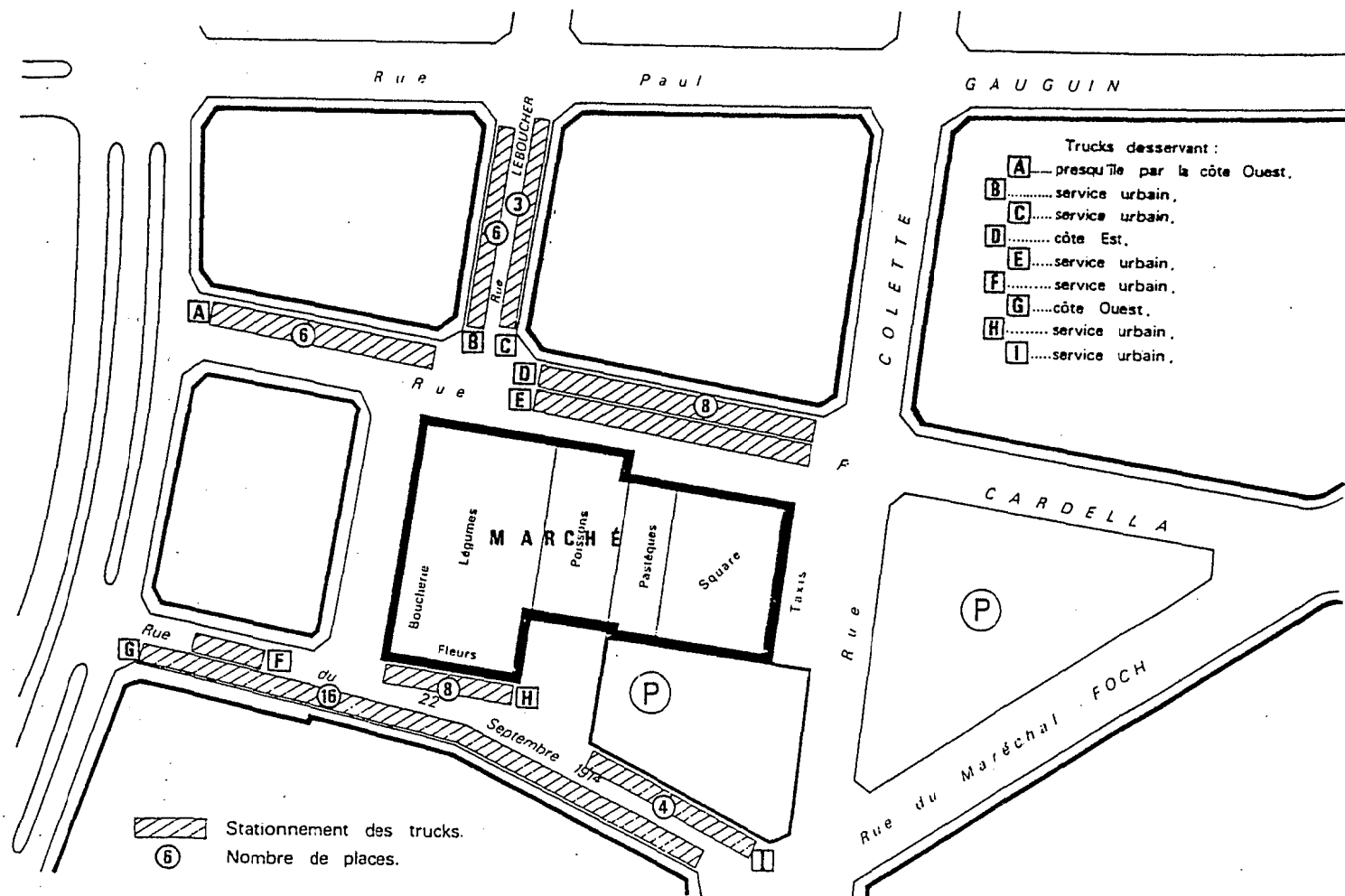


Figure n° 25

PAPEETE - Le marché et ses abords.

B - Entreprise publique ou entreprises privées ?

Une deuxième question essentielle est celle de savoir si les transports en commun doivent ou non être confiés à des entreprises privées. N'y-a-t-il pas d'ailleurs une sorte de gageure à confier le service des transports publics à un tel nombre d'entreprises (180!) ce qui rend pour le moins difficile toute organisation rationnelle de ces transports ? Et sans faire preuve d'imagination excessive, on peut prévoir qu'un jour ou l'autre il se trouvera quelque technocrate bien intentionné pour suggérer la création d'un service unique de transports en commun confié, comme c'est généralement le cas en France, à une entreprise publique ou à une société d'économie mixte. Une telle option (mais celle-ci aussi relève d'une prise de décision politique) serait, nous semble-t-il, une erreur. D'une part, parce que l'expérience prouve que ces services doivent assurer des lignes non rentables (à certaines heures ou sur certains itinéraires); ils doivent alors recevoir des pouvoirs publics des subventions d'équilibre. D'autre part, les transports par trucks sont un des domaines de la vie économique où l'initiative privée permet la promotion d'entrepreneurs polynésiens, à l'écart des circuits capitalistes habituels. À l'heure actuelle, on peut estimer que plus de 200 familles vivent essentiellement des transports par trucks et peut-être une centaine d'autres partiellement. Si l'on se souvient que la taille moyenne des familles est supérieure à cinq personnes, ce seraient donc environ 1 500 personnes qui participeraient à cette activité.

Cependant, si l'on décide que ce service doit être confié, comme c'est le cas maintenant à des entreprises privées, un certain nombre de règles doivent être respectées pour parvenir à un bon fonctionnement des transports en commun.

Se pose tout d'abord un problème de coordination globale. Le CTTT assure la concertation indispensable entre administrations et entreprises. Il nous semble toutefois que les communes aussi devraient y être représentées. Mais on se heurte là à une difficulté, l'autonomie, voire le particularisme communal. L'agglomération constitue de fait un organisme unique mais est administrée par sept municipalités différentes : elles sont de tailles diverses et il ne paraît pas souhaitable de modifier leur étendue, elles représentent le lieu d'exercice de la démocratie "à la base", mais il faut bien reconnaître qu'une coordination de leurs efforts et de leur politique serait indispensable (pour les transports et l'infrastructure mais aussi en bien d'autres domaines), faute de quoi ce sera à l'administration seule de régler les problèmes (1).

C - Les lignes desservies

Le plan de transport a établi une sorte de tableau de service qui est un maximum et il semble bien qu'il ne soit exécuté qu'à 50 % à peine (2). Il est vraisemblable qu'il le serait plus complètement si la clientèle le demandait. Globalement il y a donc trop de véhicules par rapport aux besoins, particulièrement sur certaines lignes comme Outumaoro-marché de

(1) Il ne nous appartient pas de proposer des solutions à ce problème, mais la législation française permet de choisir dans un éventail assez étendu de possibilités : syndicat intercommunal (à vocation unique, ou multiple), communauté urbaine, district etc.

(2) En outre, d'après une enquête de 1977, le taux moyen de remplissage des trucks serait de 40 % sur la côte ouest et de 30 % sur la côte est. (Source : note de la subdivision des Mines et Transports, avril 1980).

Papeete. Il est donc tout à fait sage (c'est d'ailleurs la politique suivie par le CTTT), de ne pas augmenter le nombre de véhicules circulant dans l'agglomération.

Un certain nombre d'améliorations devraient cependant, à notre avis, être apportées :

a) Il serait utile d'adapter la répartition des services à la configuration du réseau routier et de l'agglomération réelle. Notamment, il n'est plus possible de considérer que le "service urbain" se limite aux trois communes de Papeete, Pirae et Faaa. Il y aurait tout à gagner à étendre ce service à la commune d'Arue d'un côté (voire jusqu'au CEA, à Mahina), et de l'autre jusqu'à Outumaoro-lotissement Lotus, sur la commune de Punaauia. Le reste de l'île pouvant être desservi comme il l'est maintenant par la route circulaire.

b) Sur cet ensemble "service urbain" il devrait être possible d'aménager des lignes nouvelles : d'une part certains quartiers sont trop irrégulièrement desservis (ou pas du tout), mais il s'agit vraisemblablement de lignes moins rentables que les autres. Contraindre certaines entreprises à desservir ces quartiers serait les mettre en difficulté. L'une des solutions ne serait-elle pas, lorsqu'un tel besoin se fait jour, de faire exception au principe des trois véhicules par entreprise et d'autoriser (par prélèvement sur des secteurs trop chargés) un quatrième, voire un cinquième véhicule pour une entreprise qui accepterait telle desserte moins rentable ? D'autre part, il serait utile, à l'intérieur du service urbain de créer des lignes traversant toute l'agglomération (ayant éventuellement un arrêt au marché ou à proximité, mais non leur terminus).

À l'heure actuelle par exemple, il n'est pas possible à une personne habitant à Tipaerui ou à la Mission de se rendre à l'hôpital de Mamao sans changer de véhicule au marché. Ces quelques innovations se heurteraient bien sûr aux habitudes acquises, leur réalisation ne nous paraissent pas pour autant utopiques pour peu que soit menée une concertation confiante avec les transporteurs.

c) Une simplification pourrait être apportée dans la numérotation des lignes. À l'heure actuelle, des numéros différents sont attribués aux entreprises (quel que soit le nombre de leurs véhicules) et non aux itinéraires. Par exemple, entre Titioro et le marché il y a 15 lignes différentes, entre Pirae et le marché, 17. Il serait plus commode pour les usagers de retenir une numérotation simplifiée en fonction des itinéraires : définir par exemple une ligne n° 10 marché - Titioro par Mamao, une ligne n° 11 marché-Titioro par Fariipiti etc.

d) Si les trucks font partie du "pittoresque de Tahiti", les touristes les empruntent assez peu à la fois parce qu'il semble admis qu'ils doivent voyager de préférence en taxis (mais ceux-ci sont très onéreux) et parce qu'il n'existe aucune documentation concernant ce type de transport. Ne serait-il pas utile d'éditer un petit dépliant (en français et en anglais) expliquant le mode de fonctionnement des trucks et donnant les principaux itinéraires et les tarifs ?

e) Une autre mesure utile serait d'installer aux arrêts les plus fréquentés des abris-bus protégeant les clients du soleil et de la pluie (n'oublions pas qu'il pleut environ 150 jours par an à Tahiti) (1). De tels abris devraient aussi être aménagés aux têtes de lignes, si l'on admet que

(1) Des abris à parois vitrées sont relativement discrets dans le paysage urbain. On peut regrouper à proximité cabine téléphonique, boîte aux lettres, renseignements sur les transports. Une partie pourrait être utilisée pour une information municipale ou pour la publicité (celle-ci, à condition qu'elle soit rigoureusement contrôlée peut permettre de financer la construction de ces abris). On créerait ainsi, modestement, de petits pôles de rassemblement qui donneraient peu à peu aux usagers l'habitude d'attendre le truck à des endroits précis et prévus pour cela. (Depuis la première rédaction de ce texte, des abris ont été installés à Papeete, non sans soulever quelque polémique due à la publicité qui a financé leur installation).

ce sont elles, et non le marché qui doivent être le point de départ réel (et donc aussi de stationnement de longue durée) des lignes. En corollaire, à partir du moment où des abris et des emplacements pour les véhicules auront été installés à des distances raisonnables, il sera possible de contrôler plus strictement les trucks et d'interdire en particulier (surtout dans la zone du service urbain) les arrêts à la demande.

D - Les véhicules

a) Il serait utile que le numéro de la ligne ou sa destination, figurent sur le devant du truck. À l'heure actuelle, ce numéro et l'itinéraire ne sont indiqués que sur le côté, ce qui rend la lecture impossible s'il n'est pas arrêté. Or il est important pour l'usager qui emprunte le truck ailleurs qu'au marché de savoir à l'avance à quel véhicule il doit faire signe de s'arrêter.

b) La sécurité devrait être l'objet d'améliorations : fermeture à l'arrière, et communication interne entre les passagers et la cabine du chauffeur seraient des éléments d'une plus grande sûreté des transports.

c) Enfin, dans le secteur urbain, il serait préférable de recommander (en attendant, plus tard, d'en faire une obligation), l'utilisation de véhicules d'une vingtaine de places, plus faciles à manier et moins encombrants dans la circulation urbaine.

E - Les entreprises

Nous avons vu que les entreprises de transport sont parfois dans une situation financière difficile et que la plupart ne tiennent pas de comptabilité régulière. Incontestablement, une tâche de rationalisation s'impose pour aider les responsables à mieux gérer leur affaire. Plusieurs personnes interrogées sur ce sujet nous ont dit qu'elles acquéreraient volontiers une formation complémentaire. Par ailleurs, les entreprises qui fonctionnent le mieux sont celles dont le propriétaire est en même temps mécanicien : mais beaucoup n'ont pas en ce domaine reçu de formation sérieuse. Ceci nous amène à proposer la création d'un centre de formation comptable et technique : diverses formules peuvent être envisagées (collaboration avec la chambre de commerce, ou l'enseignement technique par exemple), mais il est important que d'une manière ou d'une autre la profession elle-même soit associée au fonctionnement de ce centre. La formation qui devrait s'adresser essentiellement à des personnes ayant déjà travaillé dans cette branche et non à des scolaires, devrait englober trois domaines principaux :

- la réglementation générale, y compris la mise à jour des connaissances sur le code de la route, et des questions de sécurité;
- la comptabilité, qui devrait se traduire par la mise au point d'un cahier comptable simple pour noter recettes et dépenses; ceci serait suffisant pour qu'un comptable professionnel puisse en fin d'année dresser un compte d'exploitation de l'entreprise;
- la mécanique, afin que propriétaires et chauffeurs puissent assurer eux-mêmes l'entretien et les réparations courantes de leurs véhicules.

CONCLUSION

Les transports en commun sont révélateurs de l'évolution de l'île de Tahiti et du fonctionnement de l'agglomération. En langue tahitienne, le truck se dit "*Te pere'o mata'eina'a*", c'est-à-dire "la voiture du district". C'est de fait un véhicule conçu d'abord pour assurer les relations entre la campagne et la ville : confort rustique, possibilité de transporter des voyageurs et leurs paquets, convivialité facilitant les échanges lors des parcours les plus longs, arrêts à la demande, terminus au marché etc. Autant de caractéristiques qui conviennent bien de nos jours encore aux échanges ville-campagne, mais paraissent moins bien adaptés aux transports à l'intérieur de la ville elle-même. Or celle-ci s'étend, rapidement et démesurément par rapport à sa population. Plus elle s'élargit, plus la circulation s'accroît, et, dans la mesure où s'accroît la séparation des fonctions entre les lieux de travail de plus en plus concentrés au centre, et les zones d'habitation, à la périphérie, augmente en même temps le risque de congestion du centre lui-même. Une telle situation est porteuse de difficultés sérieuses pour l'avenir si une nouvelle politique n'est pas mise en œuvre dès que possible.

Mais une politique des transports n'est pas séparable d'une politique urbaine au sens large. D'où l'importance d'une opération comme la rénovation du quartier du marché. On a heureusement rejeté la solution envisagée un moment de déplacer le lieu du marché; ce qui aurait eu pour effet d'exclure de fait du centre-ville toute une partie de la population (au profit vraisemblablement d'activités commerciales plus "modernes", de services et de bureaux). Il convient sans doute d'aller un peu plus loin dans cette politique de rénovation sur place : d'une part en équilibrant en quelque sorte le centre Vaima par un quartier de commerces plus populaires, d'autre part en donnant la priorité dans ce quartier aux transports en commun et aux cheminements piétonniers, au détriment de la circulation automobile individuelle (à titre d'exemple, 5 à 10 % des usagers des nouveaux centres commerciaux, type Vaima, empruntent les trucks, mais 60 % de ceux qui fréquentent le marché - étude CETE 1979). Ces objectifs de circulation et d'urbanisme sont en effet prioritaires, dans la mesure où c'est toute l'île de Tahiti qui fonctionne en fait au rythme des pulsations de son cœur urbain. En ce domaine, planification, concertation et rigueur (mais aussi clarté de la décision) sont des garanties indispensables d'un avenir vivable pour la ville et ses habitants.

CHAPITRE VI

LES POLITIQUES URBAINES ET LE DEVENIR DE LA VILLE

Au cours des pages qui précèdent, nous nous sommes efforcés d'analyser les différents secteurs de la vie urbaine à Tahiti : la physionomie de la ville, les acteurs sociaux, les difficultés de logement pour les citadins pauvres, la vie économique concentrée pour l'essentiel sur la capitale du territoire, les problèmes de ravitaillement et le mode de fonctionnement des transports en commun. Il nous reste à examiner quelles sont les stratégies respectives des principaux acteurs de l'urbanisation, et en particulier le jeu des influences entre les communes, le territoire et l'État. La difficulté de l'aménagement du centre-ville est un bon exemple de l'action de ces différents pouvoirs qui s'exercent sur l'espace urbain, comme l'est aussi l'existence même d'une ville qui accapare progressivement l'essentiel des fonctions et des activités du territoire.

I - LA MAÎTRISE DE L'URBANISATION : LA RÉGLEMENTATION

Au contraire de nombre d'états insulaires du Pacifique, la Polynésie française a adopté une réglementation de l'utilisation du sol en zone urbaine et dispose de l'appareil administratif et technique nécessaire. Toutefois, elle ne possède pas un code de l'urbanisme et de l'habitat de type métropolitain et dans ce domaine comme dans tant d'autres, elle n'est pas munie d'une législation adaptée. En l'état actuel, une délibération du 8 avril 1961 régit les actions de la puissance publique en matière d'aménagement urbain, lui permettant des arbitrages de plus en plus complexes entre les formes d'intérêts privés mais aussi entre différents aspects de l'intérêt public. Elle constitue, en partie, les moyens réglementaires dont dispose la collectivité pour assurer l'ordre urbain.

Issu de la délibération, le code de l'aménagement du territoire répond à l'ensemble des préoccupations de la collectivité sur des plans multiples, que ce soient celles qui relèvent de l'occupation des sols, des actions d'aménagement comme celles qui ont trait à la protection des sites et des monuments, ou bien celles qui concernent l'hygiène, la salubrité des voies publiques, les constructions d'établissements dangereux, insalubres et incommodes, et d'établissements recevant du public. De toute évidence, les aspects juridiques de la construction et de l'urbanisme dominent en partie le contenu du code. Ce document de compilation a le mérite de rassembler les réglementations fragmentaires que renferment les arrêtés et autres décrets de promulgation au sein d'un code unique. Toutefois, les règles dégagent une nette impression de fouillis législatif, lourd à manier, autant pour le juriste que pour l'urbaniste.

Le code de l'aménagement du territoire est applicable sur l'ensemble de la Polynésie française, communes rurales comme communes urbaines et il ressemble de très près à un règlement général de construction, s'occupant de l'ordonnancement interne des constructions comme de leur aspect extérieur.

Quoiqu'elle ait un retard considérable sur certaines dispositions du règlement d'urbanisme, la réglementation en application en zone urbaine s'en inspire très largement (permis de travaux immobiliers, lotissements). L'aspiration à l'harmonisation des moyens réglementaires dans l'ensemble de la République française est sans doute légitime. Encore faut-il que l'importation des textes français éventuellement réajustés tienne compte des caractères spécifiques de la Polynésie (insularité, absence d'échelon régional, front pionnier urbain en montagne essentiellement...). Or on ne trouve en métropole ni les mêmes climats, ni les mêmes types de concentration industrielle, ni les mêmes contraintes foncières, encore moins le même contexte institutionnel. De plus, le phénomène urbain né au XIX^e siècle intervient avec un décalage par rapport à ce qui s'est passé en France où l'urbanisation est un processus très ancien. Cette rareté des références à des espaces autres que français est bien le témoignage de l'absence d'analyse comparative avec les états insulaires de la région océanienne pour lesquels des similitudes, ne serait-ce que de géographie physique (climats et reliefs) ou bien sur le plan des mentalités des populations, ou enfin les niveaux de développement économiques, sont réelles. Seules les lignes de force d'un diagnostic sur la situation urbaine sont à prendre en compte dans des procédures réglementaires à mettre en œuvre.

Pourtant un organisme international, la commission du Pacifique Sud, s'efforce de diffuser aux états placés sous sa houlette des règlements de construction, ainsi que quelques dispositions générales des plans d'urbanisme dont ne s'est jamais inspirée la Polynésie. Celles qui s'appliquent aux îles Fidji et celles qui sont en vigueur dans le protectorat britannique des îles Salomon, méritent une attention particulière. Dans ces deux pays, l'expérience passée a été, semble-t-il, une réussite en raison de l'information du public et des efforts pédagogiques déployés au sein de la population, par l'administration technique.

Toutes ces raisons font que la réglementation en matière d'aménagement et d'urbanisme, lorsqu'elle est importée, doit être appliquée avec beaucoup de précaution parce que sa terminologie est empruntée dans les formes les plus absolues le plus souvent. La transposition simple de la notion de "certificat d'urbanisme" risque de poser à la collectivité d'énormes problèmes car cette dernière ne dispose pas de plan cadastral récent. Il est vrai que si d'autres règlements-type en vigueur dans les agglomérations françaises ont donné satisfaction, il n'est pas du tout vrai qu'ils aient les mêmes résultats dans la zone urbaine de l'île de Tahiti car le problème de l'information du public se pose avec une acuité particulière.

L'exemple le plus frappant concerne la planification d'ordre spatial qui revêt trois formes essentiellement : le plan d'urbanisme directeur, le plan d'urbanisme de détail et le plan de protection des sites et des monuments. Jusqu'à présent, aucune des deux dernières formes n'a reçu une réelle utilisation. Quant au plan d'urbanisme directeur, seule la commune de Papeete, et une partie de Pirae ont fait l'objet d'un plan en 1965. Mieux même, certaines dispositions n'ont jamais reçu une application quelconque. Ces deux exemples montrent à quel point la collectivité publique doit se garder de transférer purement et simplement des normes réglementaires qui ne s'accommodent pas des particularités locales, d'autant que l'administration locale, en ce domaine plus qu'en tout autre, se trouve en face d'une obligation pédagogique à laquelle son expérience passée ne

l'a guère préparée. Toujours à propos de la planification s'il est juste de dire que les textes définissent un zonage, c'est-à-dire une partition de la ville en plusieurs secteurs à vocations multiples, dotée d'un règlement écrit qui l'accompagne, il est tout aussi juste de souligner que le code ne prévoit en aucun cas la procédure d'établissement et d'élaboration des plans divers, confiée soit au service de l'aménagement du territoire, soit à des personnes privées offrant toutes les garanties.

II - LES STRATÉGIES RESPECTIVES DES DIVERS POUVOIRS SUR LA VILLE

Sur toute l'étendue du territoire, la loi du 12 juillet 1977 relative à l'organisation de la Polynésie française précise sans ambiguïté que la définition de la politique d'urbanisme et son exécution sont de compétence territoriale. Contrairement à d'autres pays ou états insulaires, la décision est relativement facile à localiser : elle est de la responsabilité du conseil de gouvernement, organe suprême du pouvoir local au milieu de tout un réseau administratif. Dans la pratique, de nombreux services tels que l'office de l'habitat social, ou encore les organismes publics de nature diverse, comme le port autonome dont les responsabilités ne sont pas d'ailleurs réparties de manière très cohérente, participent de plein droit à l'aménagement urbain. La politique d'aménagement repose en partie sur ce réseau d'organismes très spécialisés et en particulier sur une institution coordinatrice de compétence territoriale : le service de l'aménagement du territoire.

A - Le service de l'aménagement du territoire

Administration extérieure de l'État, il lui appartient de jouer le rôle prédominant dans le domaine de l'urbanisme. Confiée jusqu'en 1966 au service des Travaux publics et des Mines, en particulier à l'une des sections spécialisées "Architecture et Urbanisme", cette compétence passe aux mains du service de l'Urbanisme et de l'Habitat. Le pouvoir d'agir sur le cadre urbain que détenait ce service créé en 1966, se bornait en fait à la planification urbaine, à la définition d'un programme d'habitat social et à une fonction de police administrative. Il est vrai que des initiatives illégales de construction proliféraient dans l'espace urbain. En parcourant le bilan de ses actions, il est tout à fait clair que le service de l'Urbanisme et de l'Habitat ne s'est intéressé qu'aux seuls problèmes d'urbanisme opérationnel et du développement anarchique de l'habitat sans pour autant réaliser des opérations de qualité. Il n'a pas du tout axé ses efforts sur la définition des plans directeurs d'utilisation du sol, comme le prévoit son rôle.

Le remaniement introduit par l'arrêté n° 3231/SG du 13 septembre 1973 le transformant en service de l'Aménagement et de l'Urbanisme remet en cause son organisation et dans le même temps, lui a donné de nouvelles missions. La réorganisation tend à mieux concilier les exigences de l'urbanisation et celles de la protection de l'environnement en regroupant au sein d'une seule et unique institution territoriale des compétences jusqu'ici éclatées. Le nouvel édifice instituant trois sections : études et plans, topographie, urbanisme opérationnel et construction, témoigne d'ailleurs de ce souci de mieux appréhender, gérer et synthétiser les préoccupations sur le plan de l'aménagement urbain. Le service possède dès 1973 un effectif appréciable et des structures diverses qui lui permet-

tent de remplir les tâches qui lui ont été confiées. L'évolution de ses attributions est à cet égard significatif de l'élargissement de ses compétences. Après s'être longtemps confiné à des actions purement administratives (instructions des dossiers...) le service de l'Aménagement et de l'Urbanisme transformé en 1980 en "*service de l'Aménagement du territoire*" a reçu de nouvelles fonctions puisqu'il est chargé d'élaborer et concevoir le schéma d'aménagement et d'équipement du territoire et les plans locaux d'urbanisme qui échappent complètement aux administrations communales, il est vrai déficientes en personnel qualifié.

En l'état actuel de l'encadrement urbain, il apparaît que le service de l'Aménagement dispose de moyens matériels et d'un effectif en personnel largement suffisants pour remplir les tâches opérationnelles qui lui ont été confiées. Néanmoins, il se trouve confronté à une situation de blocage due à des mécanismes complexes qui expliquent pour une large part le faible volume de ses réalisations réussies.

B - Les autres moyens d'interventions

En dehors du service de l'Aménagement lui-même qui oeuvre à l'amont de l'ensemble des institutions territoriales et d'État, d'autres structures d'études et d'assistance veillent à l'aménagement de la ville et à son équipement. Chacun dans son secteur respectif, qu'il s'agisse de la section aménagement rural du service de l'Économie rurale, ou de l'office du tourisme et de bien d'autres organes, concourt de près ou de loin à la politique de l'aménagement. En tête, le service de l'Équipement est étroitement associé à l'élaboration des plans et des règlements qui s'y rattachent, et exécute le programme d'équipements publics qu'il a étudié au préalable avec le service du Plan. Sa mission le situe à l'aval de la fonction d'aménagement. D'autres intervenants publics territoriaux participent à l'aménagement urbain et concrétisent les actions décidées par les autorités politiques. Le service des Domaines, le service du Cadastre, le service des Affaires de terres ont une tâche capitale dans la mise en œuvre foncière des actions d'aménagement. Parents pauvres de l'administration locale, ils ne peuvent que difficilement remplir leur mission avec, il est vrai, de faibles moyens matériels.

Dans l'administration de compétence centrale, certains organes ont été créés spécialement, et s'articulent autour de la "mission d'aide technique" fondée en 1978. Elle apporte son concours et son assistance technique, sur fonds financiers de l'État, aux communes exclusivement dont certaines sont dotées de bureaux spécialisés de travaux publics (assainissement, voirie...). De toute évidence les communes ont des possibilités d'interventions variées dans le secteur de l'aménagement urbain. Au stade de l'exécution, la politique d'urbanisme repose en partie sur celles qui auront à réaliser et financer les acquisitions foncières, les équipements publics, les opérations d'habitat. De ce fait, les collectivités ont dû être associées à l'aménagement urbain sous diverses formes : concertation, élaboration conjointe des documents d'urbanisme. Bien qu'elles aient créé en leur sein des services techniques suffisamment développés pour faire face aux tâches de l'urbanisation, les communes continuent de faire appel le plus souvent au concours d'organismes extérieurs : SETIL, BCEOM, et le CETE d'Aix-en-Provence en particulier. Pour réduire cette dépendance, certaines communes urbaines, à l'exception de la commune de Papeete, ont accepté de se regrouper dans des syndicats intercommunaux par exemple pour la gestion de l'eau.

C - Concertation ou compétition entre les divers moyens d'intervention ?

Au terme d'une analyse sur l'inventaire des institutions s'intéressant à l'aménagement, sans doute est-il utile de s'interroger sur le rôle des agents de l'urbanisation et plus particulièrement sur les dérapages actuels de la fonction aménagement. L'étude de la dynamique des paysages urbains a montré une extension considérable de l'espace de la ville de Papeete, soit sous forme de construction, soit sous forme d'emprise liée à la desserte (RDO).

Pour des impératifs économiques et démographiques, Papeete a grandi trop vite. L'urgence des besoins a abouti à certaines incohérences (présence d'une centrale électrique en plein centre-ville, encadrée par deux hôtels de haut standing...). À la désarticulation foncière est venue s'ajouter la fragmentation puis la disparition presque complète des zones agricoles sous l'effet des lotissements. Devant un tel constat d'échec, la collectivité a engagé une action volontariste que traduit volontiers la diversification des intervenants mais dont les résultats sont modestes. Certes, les communes n'ont pas la réelle possibilité de mener une politique d'urbanisme à cause de la modicité de leurs ressources. De plus, elles ont tendance à consacrer des fonds trop importants à leurs dépenses de fonctionnement au lieu de réserver en premier lieu leurs disponibilités aux investissements productifs et aux acquisitions foncières. Cependant, il paraît difficile de nier que les communes urbaines avec l'assistance de la mission d'aide technique, tout en n'excluant pas l'action des autres intéressés, n'ont pas façonné l'organisme urbain de Papeete. Les équipements publics disséminés à l'intérieur de l'agglomération sont essentiels dans la structuration de son développement.

Bien d'autres critères sont à prendre en compte pour mieux apprécier le vide, les silences et les dérapages actuels en matière d'urbanisme et d'aménagement. Il y a en premier lieu, les tensions nées de la difficile distribution des pouvoirs techniques et politiques. Au-delà de l'enchevêtrement des compétences de l'État et du territoire (la mission d'aide technique n'a-t-elle pas les mêmes attributions que le service de l'Équipement?), situation d'ailleurs souvent critiquée par le passé, la loi de 1977 a affecté les responsabilités en matière d'aménagement à un certain nombre de services sans pour cela définir avec clarté les modes de concertation et de collaboration. Il y a de fortes chances que la loi de décentralisation de 1983 ne modifie en rien les dispositions de celle de 1977, du moins pour ce qui touche l'aménagement. Placées directement sous le contrôle du conseil de gouvernement, les cellules administratives agissent en qualité de services d'analyse, de conseil et de réalisation pour le compte aussi bien des instances législatives (assemblée territoriale) qu'exécutives (conseil de gouvernement). Elles définissent les priorités, les risques à contrôler, les problèmes à résoudre et à l'issue d'une méthodologie qu'elle a au préalable définie, soumettent un ensemble de propositions argumentées au pouvoir politique.

Ce dernier retient délibérément une option d'aménagement que le service concerné met en œuvre une fois que ce long schéma de procédures locales touche à sa fin. Jusqu'à une date récente, il faut bien le noter, ce schéma est largement perturbé à cause d'un certain nombre de blocages qui pour certains ont une origine politique, qui pour d'autres ont une incidence purement technique. Il est certain que le pouvoir de décision, même s'il varie, mais en restant aux mains des élus locaux, n'est pas d'un usage facile. La jeunesse

des institutions explique en partie la vision à court terme chez les représentants du peuple qui rejettent le choix d'une politique à long terme. Même à l'heure actuelle, trop peu d'hommes politiques partagent les préoccupations échancées, ne serait-ce que pendant la seule période d'exercice de leur mandature. Une telle affirmation découle aussi de l'insuffisance des cadres institutionnels que soulignent le caractère annuel du budget territorial et l'existence d'un collectif budgétaire. Or, de toute évidence la polarisation des décisions sur le court terme ne permet pas des conditions meilleures de développement spatial en termes de densité. Si le sentiment (qui habite depuis fort longtemps les décideurs) que l'on a le temps de régler les problèmes urbains par des mécanismes naturels et que la planification publique est une source de contraintes et d'inégalités, l'emporte, c'est qu'il existe des lacunes quelque part.

Les réflexions faites à propos de l'aménagement de l'île de Tahiti sont l'expression des clivages politico-techniques actuels. Depuis 1977, la succession de réunions publiques de travail n'a pas abouti aux résultats espérés d'une prise de décision politique sur un parti, parmi trois options possibles. L'intérêt limité, reflète à merveille le rôle que tient l'aménagement du territoire et l'urbanisme en particulier. Certes le document en lui-même, possédait des lacunes sur le plan des risques financiers de chaque scénario. Si ce document n'a pas reçu l'approbation des élus, il le doit en fait à d'autres critères de résonance plus profonde qui touche à un manque évident de concertation au sein des partenaires de l'aménagement urbain. Du fait du manque de collaboration, chaque service a tendance à œuvrer de manière solitaire, et les seules relations avec d'autres intervenants s'effectuent par le biais de la multitude de commissions mises en place par l'administration dont les discussions portent sur les problèmes sectoriels du moment. Parce que l'aménagement est une notion de synthèse, les difficultés de la coordination se posent avec acuité. Dans la ville de Papeete, et à plus forte raison dans la Polynésie, on ne peut malheureusement pas avancer que des échanges aient lieu et qu'il existe un organisme capable d'assurer une concertation chez les acteurs de l'aménagement urbain. Il aurait statué sur la pertinence de l'emplacement d'un centre de jeunes adolescents en plein secteur industriel, et fourni entre autres des éléments de réflexion sur l'utilité de l'extension grandiose du port autonome.

III - LA PLANIFICATION URBAINE OU L'APOGÉE DU PHÉNOMÈNE DÉROGATOIRE

A - Une histoire urbaine récente ne peut seule expliquer son retard

La mise en place des structures administratives, œuvrant pour l'aménagement urbain, a révélé la jeunesse des préoccupations des pouvoirs publics. Depuis la naissance du code, les initiatives prises en faveur de la maîtrise du développement de la ville de Papeete, ont changé au fur et à mesure de l'apparition des mécanismes institutionnels de plus en plus complexes. Sur le plan du droit de l'urbanisme, la Polynésie a cumulé les retards et elle a été seulement capable de calquer, avec davantage d'échecs que de réussites, les expériences de la législation française. Dans un contexte de transfert simple, des documents de planification, les plans d'urbanisme directeur, ont vu le jour... sur le papier. Appelés à mieux gérer l'espace urbain de Papeete, les plans, s'ils ont eu un écho très peu favorable en France, en ont encore eu moins à Tahiti. Le maniement de tels outils de contrôle de l'usage des sites était de toute évidence étranger à l'administration locale peu préparée, le peu de temps aidant, à la pratique des schémas rigides d'aménagement. Dans ces conditions, l'assimilation de l'instrument de planification était nulle. Elle explique que l'agglomération de Papeete, beaucoup moins peuplée que Sarcelles ou Bastia, mais avec les problèmes urbains plus aigus et plus pressants, ait dû faire face sans les structures réglementaires introduites par la loi d'orientation foncière de 1967 (POS, ZAC, ZAD...) qui en l'état actuel n'a toujours pas d'équivalent en Polynésie.

B - Les premières tentatives de planification

Elles remontent à l'année 1950 pendant laquelle, M. Auzelle, urbaniste du ministère de la France d'outre-mer, est chargé de l'étude d'un plan d'organisation de l'espace de Papeete. Au départ, le périmètre de planification n'englobait que la seule commune de Papeete. Il fut ensuite étendu aux districts de Faaa et Pirae. Le chargé d'études esquisse un projet de plan qui reçut l'approbation du conseil municipal le 28 juillet 1955, puis de la commission permanente de l'Assemblée territoriale. Ce n'était qu'un projet et non un plan définitif. Le projet fit l'objet d'une enquête publique. Le document final tenant compte des souhaits de l'enquête publique, était enfin accepté par l'Assemblée territoriale le 20 septembre 1961. Il s'est donc déroulé quelques dix ans entre le démarrage des travaux d'études et l'adoption finale par les décideurs politiques. Le plus surprenant, c'est que sa durée de vie fut très courte. Dès novembre 1961, la collectivité publique ordonna, par arrêté, sa révision et l'établissement d'un nouveau plan. Pour nombre d'observateurs, les procédures d'élaboration qui ont présidé à sa naissance et leur incompatibilité avec le code approuvé quelques mois avant, ont motivé l'attitude des pouvoirs publics. Pour d'autres, le document final ne donne pas assez d'importance, d'une part au développement de l'industrie touristique et d'autre part à l'ampleur des migrations insulaires locales. Toujours est-il que la première tentative d'aménager la ville par un zonage se solde par un échec.

C - Le Plan Bach

Consciente toutefois de la poursuite du mouvement d'urbanisation à Papeete, l'administration désignait la SETIL, créée seulement quelques mois plus tôt, au cours de l'année 1961, comme responsable de l'établissement du nouveau plan. Les circuits d'approbation et d'élaboration, conformes au code, étaient bien établis afin d'éviter les erreurs passées. La durée des études de concertation et d'enquête a pris quelques quatre ans. Le moins que l'on puisse dire, c'est que les résultats et le plan en lui-même n'ont pas eu un écho favorable et l'on a craint son rejet pur et simple au début de l'année 1965. Les critiques qui lui étaient signalées, s'adressaient en particulier aux méthodes d'élaboration et d'études, basées sur un cadastre inexistant. Les expropriations d'utilité publique réglementées par un décret de 1936, toujours en vigueur à l'heure actuelle qu'a provoquées le projet de la voie V1, avaient soulevé l'angoisse générale dans l'opinion publique qui s'interrogeait sur sa réelle utilité. La situation amena la commission des Affaires économiques et sociales de l'Assemblée territoriale à réclamer une étude plus approfondie du plan le 14 janvier 1965, et à prendre des dispositions par délibération pour atténuer les effets des expropriations. À la suite de la multitude de séances de travail, il était proposé de modifier les surfaces des zones issues du découpage de l'espace urbain de Papeete, ainsi que le tracé et la destination des axes de circulation. Le 19 novembre 1965, l'Assemblée territoriale approuva le plan d'aménagement de l'agglomération de Papeete. Composé d'un règlement définissant le droit des sols urbains qu'accompagne un fond de carte au 1/5 000, le plan précise un aménagement d'ensemble portant aussi bien sur le tracé de voies nouvelles et sur la délimitation des zones et de leur mode d'utilisation (interdiction ou autorisation de construire sur chaque parcelle). Son champ d'application ne couvre que la commune de Papeete dans son intégralité, le district de Pirae et la portion d'Arue située avant la rivière Puoro.

L'examen du plan d'urbanisme de Papeete, règlement et fond de carte s'y rattachant, révèle un découpage de l'espace en deux périmètres. Il y a eu en premier lieu la zone réservée à un usage non résidentiel (secteur E F G H, cf. fig. n° 26). La répartition des activités dans l'agglomération intéresse le site portuaire délimité en F au nord de la ville, les vallées industrielles de Tipaerui (E) et de Titioro (H), et enfin un secteur artisanal et commercial en G assurant la fonction du site portuaire et du centre-ville commercial. De telles localisations sont innovatrices, en créant de nouvelles zones industrielles, à Tipaerui et à Titioro, et conservatoires, en affirmant la vocation portuaire de Papeete autour de la rade. La répétition du caractère conservateur du plan est observée dans la répartition des équipements de niveau administratif. Les administrations publiques comme militaires existantes gardent leurs emprises. Cependant le plan intègre de nouvelles réserves foncières autour de l'hippodrome à Pirae. À Mamao également, une importante assiette est gelée pour les besoins des équipements publics. À Pirae, un vaste terrain servira de support foncier à un complexe scolaire. À l'autre extrémité, de grandes surfaces doivent accueillir des équipements de loisirs, de détente et de sports.

Mais le plan d'urbanisme n'a pas seulement défini un zonage. Il a prévu la création d'une infrastructure routière. Le maillage primaire dessert les quartiers de Papeete, les fonds de vallée de Titioro et Tipaerui. En plaine, de la rue des Remparts au cours de l'Union sacrée, le maillage obéit à un carroyage presque parfait de l'espace urbain. Les routes de dimension variée partagent la plaine en îlots quadrangulaires. Le maillage secondaire, constitué par les projets routiers d'une importance supérieure, porte l'empreinte de l'ambition. L'équipement structurant moteur est, sans aucun doute, l'élargissement de la route du front de mer et sa jonction avec l'avenue du Prince Hinoï agrandie. Cette dernière, une fois prolongée, traversera le district de Pirae dans sa totalité pour rejoindre la route de ceinture à Arue. Son tracé est remarquable par sa régularité. En pied de montage, le plan fait état d'un projet routier non utilisable pour les camions, la voie V1. Plus au sud, deux voies, au tracé sinueux, doivent desservir les zones résidentielles des collines sur toute la commune de Papeete. Ce réseau routier relie chaque unité de vie à ses voisins sans que ceux-ci fassent un détour.

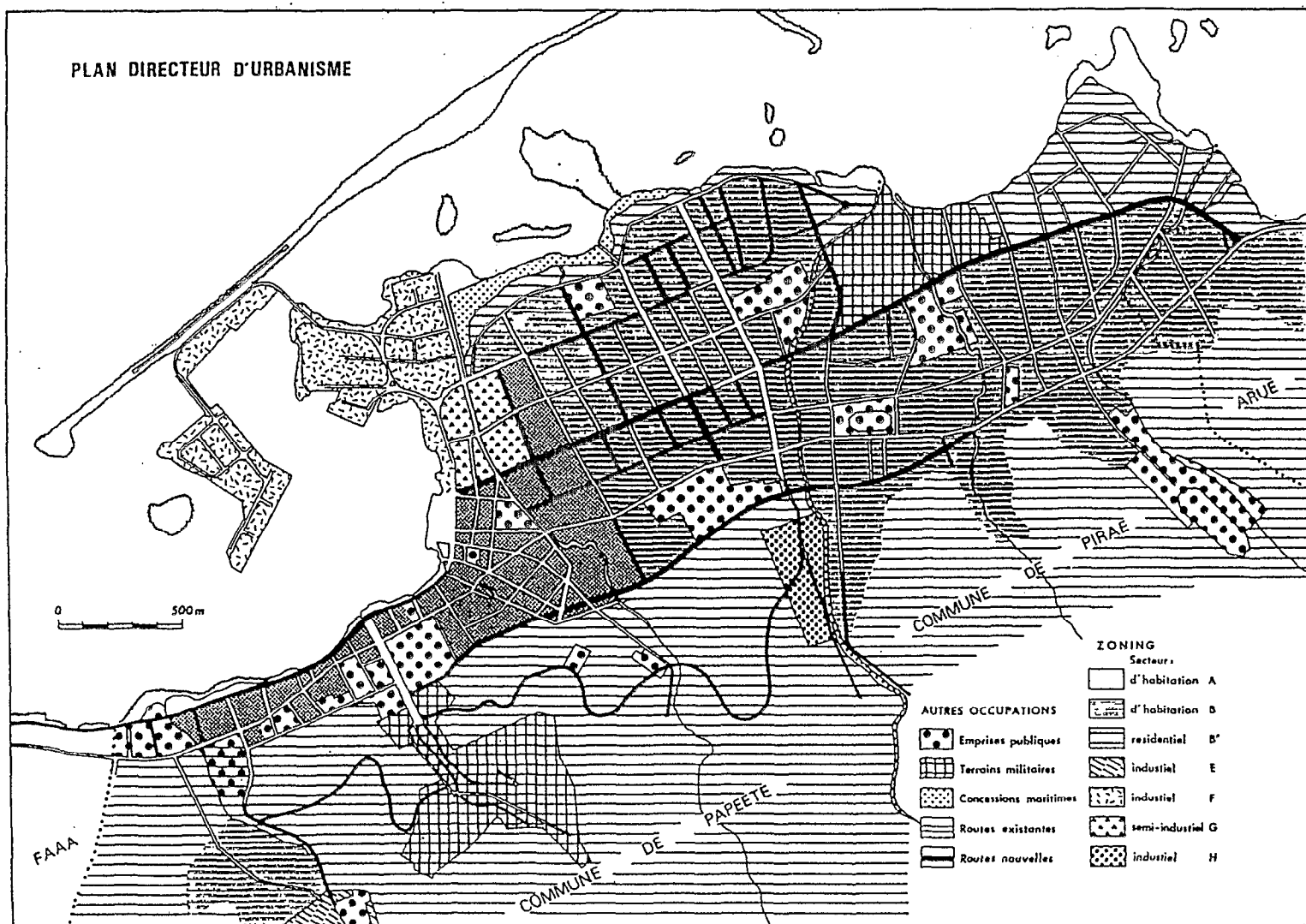


Figure n° 26

Plan directeur d'urbanisme.

L'espace résidentiel a de toute évidence une extension largement supérieure. Les activités d'accompagnement (commerces...) n'y sont pas interdites. Elles y sont néanmoins freinées. Ce second périmètre est scindé en trois secteurs, A, B, B'. La zone A couvre l'ancienne ville coloniale, du moins dans ses débuts. L'activité commerciale y est conservée dans des immeubles qui ne peuvent dépasser 11 m de hauteur. Il est fortement conseillé de disposer de galeries pour la circulation des citoyens effectuant leurs achats. Pour les constructions situées en A, il n'y a pas obligation de recul sur alignement de 5 m le long des voies et autres bretelles, mais seulement obligation de recul sur alignement en rez-de-chaussée. Par contre en zone B et B' la distance de recul ne peut être inférieure à 5 m le long des voies. La zone B' concerne surtout le bord de mer et la zone montagneuse. Il y est interdit de construire des immeubles de plus de 7 m. Le secteur B occupe l'espace interstitiel de plaine et les constructions autorisées peuvent atteindre jusqu'à 11 m de hauteur. Il est intéressant de noter que les espaces réservés à l'habitat militaire se situent en zone B' dans la vallée de Sainte-Amélie et ses hauteurs proches, et à Pirae, face au complexe scolaire du Taaone.

Dès que le chef du territoire rendit exécutoire la délibération de l'Assemblée territoriale portant approbation du plan d'aménagement de Papeete le 3 novembre 1965, l'administration connut d'énormes difficultés. Aux débuts de sa mise en œuvre, le plan était tout à fait capable de gérer la ville. Il avait cependant des insuffisances. Par trop de côtés, le fond topographique n'était qu'un levé dressé au plus pressé. Sans plan cadastral précis, la délimitation des zones, le tracé des routes ne pouvaient que s'appuyer sur des frontières mouvantes ou sur les courbes de niveaux. Aussi n'était-il pas étonnant de voir dans des espaces inscrits en zone d'habitation se développer des bureaux ou d'autres équipements interdits. À ses débuts, le zonage a été en partie respecté. La zone industrielle de Tipaerui couvre la surface prévue; le port, et le centre commercial aussi. Mais que dire des logements spontanés en plaine, dans le secteur industriel de Titioro, ou des bretelles de circulation non réalisées? Ainsi, la rigidité du règlement n'a pas facilité, loin de là, son application. Il contenait des insuffisances qui n'autorisaient pas de clauses particulières pour les projets à caractère hôtelier, les promoteurs baissant les bras devant la lourdeur des procédures.

Dans la pratique, le moins que l'on puisse dire, c'est que ce plan a marqué l'apogée du phénomène dérogatoire. Le règlement introduit même dans ses dispositions la procédure de dérogation, sans que les limites juridiques soient précisées. Peu utilisée au départ, du moins jusqu'en 1974, date à laquelle un texte particulier indique sans ambiguïté les dispositions auxquelles il peut être dérogé. L'inflexion de l'administration s'explique par un souci de clarification des textes du règlement. Il serait vain de revenir sur la légitimité de la dérogation et encore moins sur ses effets néfastes (elle donne l'impression à l'administré que la règle n'est pas la même pour tous). La collectivité a officialisé la dérogation, convaincue qu'elle contribuerait au déblocage d'un grand nombre de projets intéressants. Un comité consultatif d'agrément préalable des travaux immobiliers a été créé spécialement. Il est chargé de statuer sur les demandes et d'émettre un avis qu'il soumet au conseil de gouvernement qui a seul le pouvoir d'accorder ou de refuser. Selon l'importance de l'opération immobilière, le pétitionnaire doit obtenir l'accord des voisins. Il revient à la commune de Papeete sur son territoire, et au service de l'Aménagement du

territoire sur les communes de Pirae et de Arue, de délivrer le permis de construire. Sans commettre trop d'erreurs, on estime que 90 % des immeubles de rapport ont nécessité l'octroi de dérogation.

Figure n° 27

La cadence irrégulière des dérogations.

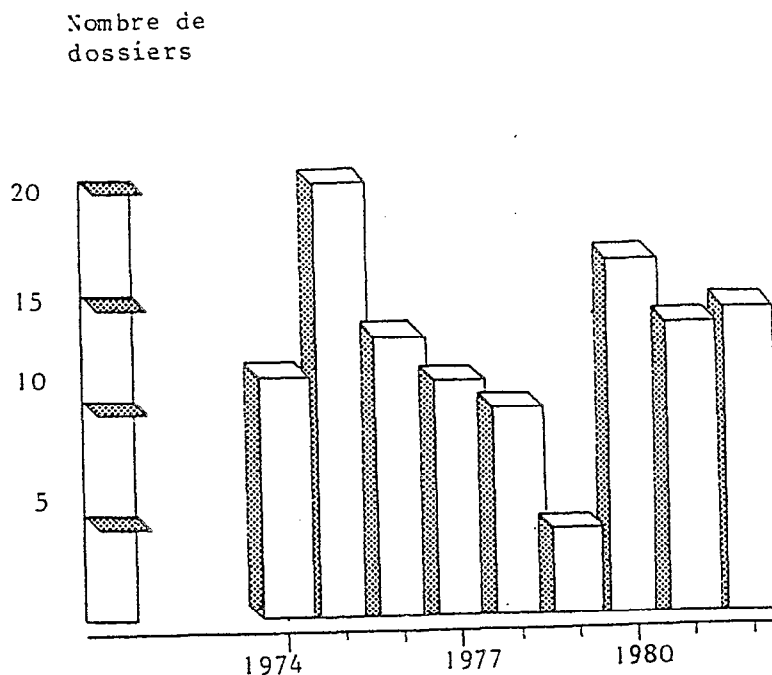
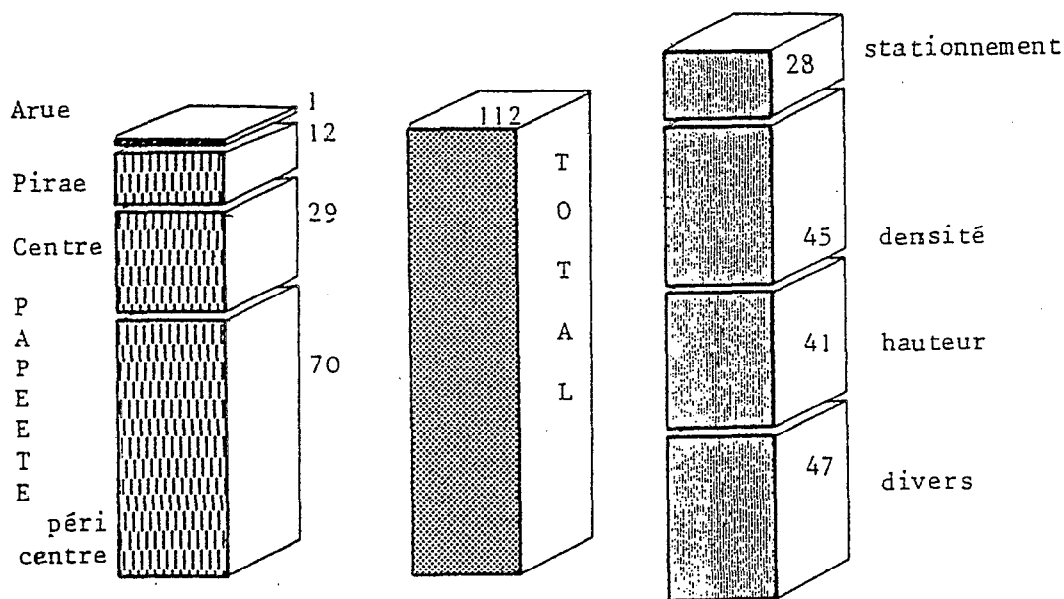


Figure n° 28

Les dérogations : localisation et nature.



De plus en plus rares sont les dossiers d'immeubles collectifs compatibles avec le règlement du plan. Mieux même quelques architectes bien connus de la place, connaissant parfaitement les rouages de détail, sont devenus des spécialistes de la dérogation et y ont orienté l'ensemble de leur activité. À cause de l'ambiguïté des règles qui s'appliquent à chaque parcelle, une seule interprétation n'est pas possible. Les constructeurs tournent ainsi les textes et les dérogations qu'ils réclament n'ont aucune commune mesure avec les adaptations mineures dues à la nature du sol ou à la configuration des parcelles. Le champ des dérogations concerne en particulier la hauteur (+ de 11 mètres) la contiguïté, la densité et depuis quelques années le stationnement.

Au sortir de ce long exposé sur le plan d'urbanisme de Papeete aujourd'hui inadapté et dépassé, il est certain qu'il y a eu des effets directs sur la dynamique de l'espace et du tissu urbain de Papeete. De par les contraintes réglementaires relatives à la construction immobilière, le plan a commandé l'évolution morphologique de la ville. Dans les premières années, le choix retenu a été une ville horizontale peu dense et peu haute. Il a parfaitement fonctionné jusqu'à une époque, celle-là justement, où la généralisation de la dérogation a quelque peu provoqué l'élévation de la ville en hauteur. Les bâtiments de quatre, cinq, six étages prolifèrent, au centre-ville surtout. Ailleurs, après une apparition timide, l'habitat collectif commence à obtenir ses lettres de noblesse, bien que le développement spatial de l'agglomération en direction des montagnes soit le fait de l'habitat diffus. Le second enseignement tient à son exceptionnelle validité. Dix-huit ans après son adoption, il sert toujours de repère à tous les travaux immobiliers. L'administration a certes réajusté certaines dispositions. En 1974, elle a officialisé la naissance de la dérogation. En 1978, elle a diminué la dimension des parcelles constructibles et augmenté sur une parcelle, les surfaces constructibles. Le troisième enseignement est lié à son unicité en zone urbaine. Depuis 1965, l'espace urbain a grandi en hommes et en étendue. Seules deux communes, soit le quart de la superficie de l'espace urbain, disposent d'un plan. En dehors, de son champ d'application, les autres opérations immobilières obéissent simplement aux contraintes et servitudes qu'impose le code.

D - Les tentatives d'organisation volontaire de l'espace périurbain

Tout au long des pages qui ont précédé, l'accent a été mis sur les difficultés de la mise en place de la planification urbaine d'une part, et d'autre part de sa faible envergure spatiale. Contrairement à la législation métropolitaine, toutes les communes, quelle que soit leur taille, peuvent être dotées d'un plan d'aménagement. Le désordre actuel de l'espace périphérique de Papeete est né d'un manque de discipline. Pourtant par le passé, l'administration a exprimé la volonté d'organiser le développement urbain trop anarchique. Deux décisions au plus haut niveau, l'une en 1963, annonçant que les districts de Fa'aa, Pūna'auia, Arue allaient être pourvus d'un plan, l'autre en 1972, réaffirmant la volonté d'organiser ces mêmes lieux et de les soustraire à l'anarchie, ont été prises. L'intention louable en soi ne fut pas suivie d'effet. La SETIL, maître d'œuvre a vainement présenté ses conclusions, sans résultats positifs. Le plan de 1965 a exigé quelques dix années d'études, de réunions et de concertation avant son approbation finale. Les décisions de 1963 et 1972 n'ont abouti ni à un zonage ni, encore moins, à la constructibilité des terrains. Il ne fait guère de doute qu'en l'absence de plans et de règlements s'y rattachant, le seul code de l'aménagement du terri-

toire fixe les règles applicables aux parcelles de l'espace périurbain de Papeete. Sans son découpage, des établissements de stockage sont disséminés un peu partout dans un désordre réel, égrenés le long de la route de ceinture.

Dans le quartier Auae à Faaa, au PK 2,5, une zone d'entrepôt a une origine spontanée. À Arue, en dehors du secteur concerné par le plan, un vaste périmètre a un caractère industriel. Il est vrai qu'il ne revient pas au code d'interdire de construire parce que le projet intéresse un sol à vocation agricole. Mieux même, la faiblesse des aires soumises à la planification, notamment dans les communes de Faaa et du Punaauia, a contribué pleinement au déplacement du bassin de ravitaillement de la ville, qu'étaient autrefois les vallées de ces deux communes. L'arrêté de 1974, instituant les zones agricoles, arrivait beaucoup trop tard et en quelques années, le recul des zones agricoles dans l'agglomération était irrémédiable.

À l'heure même où la collectivité a envisagé une extension progressive des périmètres de planification en ville et dans sa couronne, là où s'exercent des activités potentielles au service de Papeete, Papeete et son agglomération ont connu un développement particulièrement anarchique. Le plan de 1965 a été établi sur des bases peu crédibles qui excluaient totalement une extension urbaine sur les sept communes actuelles. Les deux réajustements de 1974 et 1975 en forme d'arrêté n'ont pas empêché de coûteuses opérations de la récente période d'expansion.

La stratégie employée par l'administration locale pour mieux maîtriser la croissance de Papeete et de ses communes satellites a en partie axé ses efforts de contrôle sur le centre-ville, son enveloppe immédiate et la banlieue est de Pirac et Arue. L'absence de volontarisme sur d'autres sites urbanisés a une origine diverse. Les blocages gravitent autour de la notion d'aménagement urbain. Une concertation minime entre les organismes de l'aménagement et pour ne rien cacher une compétition, la multiplication des centres de décision, ont autant d'importance que la faiblesse des moyens d'intervention. Quoiqu'il en soit, le plan Bach a été longtemps le seul moyen d'un contrôle de l'usage des sols en Polynésie française. Les autres tentatives, mise à part Papara en zone rurale, ont purement échoué, preuve que les mécanismes de planification ne sont pas encore ancrés dans les mentalités locales, et sont loin d'être maîtrisés. L'idée générale de la stratégie a été en quelque sorte d'isoler les unités géographiques les unes des autres. Le plan Bach permet de dire que l'aménagement des divers espaces de la ville a été conduit non pas comme un ensemble urbain d'un seul tenant mais comme des structures éclatées. Planifier le centre historique et la banlieue est, jusqu'au PK 4 est légitime, parce que la ville à ses débuts s'est développée dans ce périmètre. Mais il est tout aussi juste que l'agglomération de Papeete ait un vaste district urbain à l'intérieur duquel des liens structurels unissent les quartiers. C'est pourquoi un contrôle de sa croissance doit s'exercer sur l'ensemble de son périmètre et non pas seulement sur sa partie est. Cela ne signifie pas que la seule organisation de l'espace urbain suffise pour atténuer et résoudre ses problèmes puissants. Papeete vit des impulsions extérieures, a son étendue propre, venant de Tahiti et des îles qui ont une influence directe sur son fonctionnement. Elle n'est donc qu'un élément d'un espace polynésien en entier, à l'intérieur duquel le laisser-aller a encouragé fortement la polarisation des activités et des hommes autour d'un seul noyau. La collectivité devrait en conséquence s'assurer d'une politique globale d'aménagement du territoire.

IV - LES DIFFICULTÉS DU CENTRE-VILLE

L'aménagement du centre de Papeete, une zone particulièrement "sensible", témoigne bien des difficultés de mise en œuvre d'un urbanisme rationnel. Difficultés qui sont à la fois techniques (association d'un marché et d'une zone routière dans un quartier déjà engorgé), foncières (la spéculation va bon train) et tout simplement politiques en ce sens qu'elles illustrent la superposition des "pouvoirs" qui s'exercent sur un même lieu.

Vivant, mais congestionné à l'extrême, le quartier du marché dans le centre-ville, constitue l'une de ses composantes parmi les plus actives et les plus anciennes. Sa restructuration ne date pas d'aujourd'hui. Les projets municipaux de 1967 et de 1968 avaient à maintes reprises fait mention de son éventuelle expulsion hors de son site initial et de son aménagement dans la zone industrielle de Fare Ute au nord de Papeete. Les avantages sont évidents : une surface de vente plus élevée, une circulation routière fluide, l'installation possible d'une gare routière pour transports en commun. Ces atouts indiscutables n'ont pourtant pas donné lieu à la concrétisation du projet dont les retombées étaient difficilement maîtrisables. L'échec de l'expérience du marché décentralisé de Pirae aidant, son déplacement à l'écart du tissu urbain central risque de transformer, pour le rendre irréversible, l'ensemble des processus de commercialisation des produits. L'environnement du marché de Papeete comporte bon nombre de points de vente et de boutiques ne fonctionnant qu'avec ce marché. Coupée de lui, la clientèle émigrera en zone industrielle. Dans le cas contraire, il devient nécessaire de construire un marché de substitution pour les usagers de la ville. Mais qu'advient-il du marché de Fare Ute ? Un marché de gros sans son cadre de commerce de détail ? Nul ne le sait. L'évaluation difficile des risques a fait avorter le projet.

A - L'indispensable couple marché-gare de trucks

Après un long silence d'une dizaine d'années, l'opération de restructuration du marché réapparaît. L'organisation actuelle présente trop de faiblesse. Le marché de Papeete dans son enceinte propre souffre de l'exiguïté des étals et de l'absence d'installations annexes pour la conservation des produits. Dans son voisinage immédiat, les conditions de circulation et de stationnement empêchent toute desserte correcte des surfaces de vente. Tournant au ralenti, les trucks qui émettent des gaz d'échappement polluants sont obligés d'attendre que ceux situés à leur avant partent pour se parquer. C. Robineau a très bien résumé dans ses recherches (1) le dysfonctionnement du marché, à tel point que la municipalité de Papeete confiait au service de l'Aménagement du territoire le réaménagement du quartier considéré à juste titre comme l'opération marquante du VIII^e plan. Il est vrai que la réorganisation du marché intéresse directement la commune entière mais aussi, du fait de sa fonction d'approvisionnement pour plus de 80 000 personnes, l'agglomération dans son ensemble. Les objectifs de l'étude lancée visaient la création d'un ensemble cohérent de circulation automobile et d'espaces piétonniers, et abandonnent l'idée de déplacer le marché. Les résultats à atteindre devraient permettre l'émergence d'un marché véritable, couplé à la gare des trucks et mieux adapté à ses fonctions de stockage.

(1) C. ROBINEAU 1975.

Les études ont avancé sur au moins deux points. Elles ont permis en premier lieu de dégager les options d'aménagement en tenant compte de différents critères. Le réaménagement du marché n'a pas seul retenu l'attention. Par sa réorganisation, le marché est à même d'amorcer une réhabilitation complète du quartier central. L'opération doit déborder de son cadre initial et permettre de vivifier et réanimer l'ensemble du centre-ville. Le second résultat tient à l'aération du marché que permet la municipalisation des terrains encore libres.

Quatre options essentielles d'aménagement ont été soumises à l'approbation du conseil municipal. La première conserve le schéma actuel. En qualité de marché général de l'île de Tahiti mobilisant l'ensemble des échanges, il nécessite une gare routière d'une aire de 6 000 m² pour son bon fonctionnement. Le second parti favorise une décentralisation partielle des activités. Il introduit des navettes de transport en commun mieux gérées entre le centre et la périphérie de la ville. Ce scénario ne modifie en rien les besoins en emprise foncière du marché. Par contre, ceux de la gare routière peuvent être ramenés à 4 500 m². La troisième hypothèse amorcerait un marché tournant. Les vendeurs circuleraient selon un rythme, un calendrier et un itinéraire préétablis. Le marché n'est utilisé que par intermittence. La gare des trucks serait allégée de vingt places. La dernière option maximalise l'option précédente. À la faveur de la mise en place des structures performantes en périphérie, le marché actuel serait supprimé, entraînant une réforme complète de la profession des vendeurs.

Pour sa concrétisation, ce parti réclame une sensibilisation et une décision à long terme. Quelles que soient les options, il est possible de donner des variantes multiples au plan masse du marché.

À l'énoncé de ces principes d'aménagement la municipalité a délibérément opté pour la première option, en y apportant toutefois quelques retouches. Elle décide d'intégrer l'opération dans une vaste zone d'aménagement qui recouvre l'aire du centre-ville actuel, du moins sa portée commerciale limitée à l'est par la rue des Remparts, au sud par la rue Dumont d'Urville, à l'ouest par la rue du Docteur Cassiau et au nord par le prolongement de l'avenue Prince Hinoï. Sa faveur va enfin à l'encontre d'une conception regroupée du marché et de l'indissociation du couple marché-gare de trucks.

B - Les contraintes foncières

La première série a trait à l'appropriation de l'espace encore disponible autour du marché.

Une enquête effectuée par les services techniques territoriaux et la municipalité a permis d'appréhender et d'évaluer les besoins des utilisateurs du marché qui se montent à 10 000 m² supplémentaires. Le marché seul exige 3 600 m² pour les étals auxquels il convient d'ajouter 300 m² de bureaux et 400 m² d'espace pour la manutention et la livraison des produits.

Ces chiffres représentent le double des possibilités actuelles. Dans ses études sur la circulation à l'intérieur de Papeete, le CETE d'Aix a estimé à 3 500 m² le support de la gare routière. En outre, il évalue à 2 500 m² les surfaces destinées aux espaces libres et à la circulation des personnes. Au total, ce sont près de 10 000 m² qui sont nécessaires à la réorganisation du marché. La capacité actuelle est très largement en dessous des besoins

d'extension. Ni les halles de 2 890 m² de superficie, ni son square de 1 680 m², ni la voirie de 1 650 m² ne couvrent les deux tiers des estimations. D'autres îlots privés totalisant 4 500 m² dans le pourtour immédiat permettraient de compenser les vides.

Tableau 119
Le détail des emprises foncières.

Patrimoine Public		Propriétés privées	
Marché	2448 m ²	Bloc Tekau	1036 m ²
Square	2307 m ²	Société Bata	332 m ²
Voie périphérique	5266 m ²	Société Tropical	534 m ²
Voies piétonnes	2048 m ²	Société Tropical	666 m ²
		Société Ternauci	2157 m ²
		S.C.I. Fox	469 m ²

Dès 1980, la collectivité s'engage à acquérir les terrains indispensables à la concrétisation des projets. Deux années plus tard, 76 % des parcelles du secteur ont été l'objet d'un achat public, sur la base de 75 000 à 100 000 francs le m².

Ainsi le bloc de Tekau de 1 036 m² a été appréhendé sur inscription d'une ligne au budget 1980 d'un montant de 140 000 000 francs mais à un prix réajusté (80 000 francs) par rapport aux estimations (75 000). L'acquisition des autres surfaces se heurte aux mentalités spéculatives des particuliers dont certains propriétaires ont émis des prétentions vertigineuses de l'ordre de 160 000 francs le m².

De toute évidence, le barème de base des transactions définies par la commission des évaluations immobilières n'a aucune commune mesure avec celui des revendications privées. Un crédit de 345 000 000 francs inscrits au budget territorial de 1981 devrait autoriser la maîtrise des îlots restants ou du moins d'une grande partie. Mais ce financement si important soit-il, ne couvrira certainement pas les dépenses qu'occasionne la territorialisation des parcelles de 1 480 m² à la rue Dumont d'Urville, de 1 370 m² près du temple Béthel, qui sont indispensables aux opérations d'accompagnement devant permettre de réaliser les stationnements publics périphériques. Ainsi, les problèmes fonciers ne sont pas prêts de trouver de solution amiable. Leur règlement est pourtant une condition préalable au projet en entier.

C - La circulation

Une autre contrainte, de taille, est bien celle de la circulation et de sa fluidité. Elle montre à quel point les actions urbanistiques sont essentiellement conçues en fonction des problèmes posés par elle. La réhabilitation du quartier du marché vers lequel converge le réseau routier impose de résoudre le dysfonctionnement actuel du trafic automobile, générateur de situations conflictuelles dans des rues trop étroites pour les piétons et les véhicules. Le principe central recherche leur dédoublement. Pour le réaliser, l'objectif est de créer les parcs périphériques

pour véhicules privés et de libérer les zones bordant le marché pour les piétons et les trucks. À cet égard, les schémas issus des études prévoient l'agrandissement des emplacements sur le front de mer, sur le bas-côté de la rue des Remparts, à proximité de la cathédrale, du temple Béthel et de la mairie. Ses dispositions annulent par ailleurs la possibilité pour les automobiles à l'exception de celles qui assurent les transports en commun et les livraisons, de circuler autour du marché. Elles créent également des espaces uniquement piétonniers dans les secteurs répertoriés et rendent les rues Colette, Leboucher, Commandant Gilbert, aux piétons.

En définitive, ce sont là les premières conclusions des études. Les orientations qu'elles dégagent servent aux discussions de la commission locale d'aménagement mise en place à cet effet. Mise à part l'appropriation publique des sols, non encore achevée, les travaux ont encore un caractère d'études. Le CETE d'Aix poursuit ses recherches en vue de faire des propositions concrètes d'une gare routière digne de ce nom, capable d'absorber 20 à 40 véhicules et comprenant des annexes indispensables de manutention de marchandises. Déjà en 1981, il avait soumis quatre schémas détaillés du complexe. Il lui reste à saisir et à examiner de plus près les possibilités des quatre variantes. Avec les conclusions de l'enquête détaillée en 1982 ce sera chose faite. Le service de l'Aménagement intégrera la variante retenue dans le plan d'aménagement de détail, avant approbation par la municipalité et les autres instances. Nous n'en sommes pas encore là. Loin s'en faut...

Tout au plus, le bloc Tekau a été acquis. La provision de 345 millions inscrite au budget 1981 pour mémoire n'a pas été utilisée pour l'appropriation des biens immobiliers. Considérée comme le poste majeur du VIII^e plan, l'opération serait-elle un échec? Il est trop tôt pour l'affirmer. Elle est de toute évidence au point mort et a plongé bon nombre d'observateurs dans le doute.

Son avenir paraît compromis. Pour réclamer la réhabilitation du centre-ville, la municipalité s'est de nouveau tournée vers la métropole (1) pour lui demander, par le jeu des conventions, son assistance technique et financière. Quant au territoire, mise à part la participation du service de l'Aménagement, il n'a pas renouvelé son concours de 1980 puisqu'aucune enveloppe financière n'est à relever dans le budget 1983. Tout un faisceau de circonstances laisserait à penser que l'issue fatale de l'opération ne fait pas de doute. Plus aucune référence juridique ne permet de bloquer indéfiniment le projet de construction immobilière déposé par la société Lai-Woa, situé en pleine zone d'aménagement de marché, si ce n'est l'attitude administrative qui consisterait à refuser systématiquement les dérogations comprises dans le projet. Au mois de janvier 1983, un groupe financier d'origine américaine a sollicité une participation à l'opération. Serait-ce suffisant pour éviter sa remise en cause?

Trop d'incertitudes pèsent sur son opportunité. Il est au moins une réalité. Le retard accumulé a entraîné une hausse des coûts initialement prévus pour la restructuration du quartier. Ils ont atteint un niveau tel, que seule une participation de la commune, associée au territoire, à l'État et à des promoteurs privés peut débloquer la situation. À une condition, que la réglementation possède les moyens juridiques appropriés, capables d'empêcher la réalisation du centre commercial Lai-Woa... Dans le cas contraire, l'opération de réhabilitation du marché figurerait sur la liste déjà longue des projets non concrétisés.

(1) En janvier 1983, on prêtait à la municipalité l'intention de négocier le concours du fonds d'aménagement.

CONCLUSION GÉNÉRALE

La croissance spectaculaire de l'agglomération de Papeete au cours des vingt dernières années est largement le résultat des interactions du secteur public et du secteur privé. Certes, les dépenses et investissements du secteur public ont joué un rôle moteur dans l'expansion économique du territoire mais les entreprises du secteur privé ont joué un rôle de relais et de courroie de transmission dont on peut penser qu'il va, d'une certaine manière, façonner le devenir économique aussi bien que socio-politique du territoire pour la décennie qui vient.

En effet, l'installation du CEP a été pour le secteur privé une occasion historique unique dont il n'a pas manqué de tirer des profits substantiels dans la période qui nous a occupé ici. Non que ces entreprises existantes en 1960 et principalement basées sur l'import-export n'aient eu dès avant cette période une situation et un statut qui faisaient déjà de leurs dirigeants une catégorie privilégiée et une puissance politique indéniable, mais les nouvelles circonstances économiques ont permis à ces entreprises un développement remarquable de leurs activités et par une série d'ondes successives, les effets multiplicateurs des flux financiers en provenance de métropole ont suscité la création de nouvelles entreprises qui ont contribué à élargir les bases de ce secteur privé et à en faire une force économique et politique certaine à l'échelle du territoire. Parmi les circonstances ayant contribué de façon très active au développement du secteur privé, il faut évidemment en premier lieu mentionner la législation fiscale extrêmement libérale qui caractérise le territoire depuis sa fondation mais a trouvé, lors du véritable boom économique qui caractérise l'économie du territoire depuis 20 ans, l'occasion de largement se justifier et d'être utilisé : pas d'impôt sur le revenu des personnes physiques, un système fiscal "allégé", des facilités de financement, primes et subventions pour les nouveaux investissements.

En correspondance avec ce contexte économique, une idéologie de type "libéral" caractérise les catégories sociales qui sont plus ou moins liées à ces entreprises et les formations politiques qui en sont l'émanation. Il n'est que d'écouter, par exemple, le discours d'ouverture de la session budgétaire de 1983 prononcé par le Président du conseil de gouvernement, M.G. Flosse :

"Pour partager les fruits du développement il faut produire et pour produire, il faut non seulement ménager mais encore encourager les générateurs de l'activité productive que sont les entreprises, et attirer sur notre sol les détenteurs de capitaux. Aussi, votre gouvernement entend bien ne pas priver le territoire de l'énorme potentiel de progrès que représente la libre entreprise en Polynésie française. Il est déterminé à favoriser, dans toute la mesure du possible, les activités de production dans un environnement économique fondé sur la liberté, l'initiative et la responsabilité, car ces valeurs doivent demeurer le moteur essentiel de la politique économique et sociale qui sera mise en œuvre".

Mais, comme en contrepoint de cette profession de foi libérale, comment ne pas évoquer ce qui, au cours des vingt dernières années, semble bien caractériser l'évolution socio-politique dans le territoire dont les signes sont particulièrement sensibles dans la zone urbaine de Papeete : émergence de classes sociales et approfondissement des écarts entre elles. Certes la société polynésienne du XIX^e siècle était déjà pluri-ethnique et inégalitaire mais d'une part, le faible niveau général des revenus, d'autre part, divers mécanismes tendaient à amortir et à voiler les inégalités naissantes : dans le domaine économique, l'autoconsommation, basée sur la cueillette, la pêche et l'agriculture de jardin et des formes d'entraide et de dons tendaient à réduire les différences dans les niveaux de vie tandis que dans le domaine plus proprement social, de nombreuses coutumes et habitudes tendaient à masquer les différences de statut social : tous les liens sous-tendant la famille étendue étant vécus de façon intense à travers fêtes, réceptions et cérémonies diverses où les "feti" se retrouvaient côte-à-côte, indépendamment de leur statut socio-économique "moderne", pour vivre ces formes de convivialité heureuse, semble-t-il, si caractéristiques de la société ma'ohi d'hier.

Dans ce domaine, c'est bien l'agglomération de Papeete qui aura été le révélateur de toutes les tensions qui sont apparues au cours de cette période 1963-1982 : *"Dans le grand Papeete, déjà bien des ferments sont rassemblés pour qu'un processus de dégradation des rapports sociaux s'enclenche. Les habitants d'origine maorie qui regroupent, d'après le recensement de 1977, environ 66 % de la population du territoire, sont ceux qui auront été les plus ébranlés par la très rapide évolution de ces vingt dernières années. Les comportements ataviques toujours vivaces comme, entre autres, le goût du nomadisme et du travail libre, l'attitude permissive à l'égard des erreurs de jeunesse, dont le terme est du reste mal défini ("tau rea' rea"), et la notion de "fii", cohabite mal avec les exigences et les contraintes des relations de travail d'une économie moderne. Et pourtant les attraits du modernisme et de la consommation sont irrésistibles et les besoins d'argent inéluctables. Ils sont du reste d'autant plus élevés que l'individu se rapproche de Tahiti et de sa zone urbaine.*

D'autre part, les facultés d'adaptation en milieu urbain sont inégales selon les zones d'origine des migrants. Enfin, dans un nombre élevé de cas, les liens familiaux se détériorent. Des Demis, les Chinois et les Européens qui représentent 34 % de la population d'après le dernier recensement de 1977, ont, pour la quasi-totalité d'entre eux, tiré de substantiels avantages de la situation de ces deux dernières décennies et leurs conditions d'existence sont, dans l'ensemble, très satisfaisantes. Cette situation favorable est proportionnelle au niveau de formation, au savoir-faire et à l'ardeur au travail des différents membres de ces composantes de la société locale. L'immersion de la plus grande partie de la population dans une société de consommation très moderne, aggravée par une propension assez généralisée à l'ostentation (haapeu, faa oru) avive, chez les plus pauvres et les moins adaptés, les sentiments d'envie et de frustration" (1).

Parmi les effets pervers de ces processus d'urbanisation rapide, il faut mentionner le développement de la délinquance et en particulier, celle de la délinquance juvénile, la spéculation foncière, les hausses abusives de prix et le rythme élevé d'inflation, les

(1) J. VERNAUDON, 1982.

problèmes scolaires des enfants des catégories sociales défavorisées (notamment parmi les migrants récents en provenance des archipels), les stigmates les plus évidents de cette évolution étant les bidonvilles qui se sont multipliés dans les années 1960 et que, jusqu'à présent, les pouvoirs publics, malgré une politique coûteuse d'habitat social, semblent impuissants à résorber. Non que l'"exode rural" - plutôt ne faudrait-il pas dire l'"exode insulaire" - soit un phénomène nouveau, il n'est que d'écouter le Président de l'Assemblée territoriale ouvrant la session budgétaire en 1953 (1) :

"Arrêtez l'exode de nos populations rurales, les plus saines et les meilleures, vers le pôle d'attraction qu'est devenu Papeete ; où les vieux - aussi enrégés que les jeunes - viennent s'entasser, unir leur nouvelle misère aux miséreux de la ville, pour créer un prolétariat inconnu dans le passé, source d'agitation sociale, pour l'avenir" ... "Créons une vie intérieure dans nos îles. Offrons sur place à nos ruraux "l'illusion" qu'ils viennent chercher de si loin à Papeete, par curiosité, par mode..."

Rendons nos îles agréables à vivre... par la réduction de la marge bénéficiaire sur les marchandises vendues dans nos archipels... Rendons nos îles utiles et prospères... Revalorisons le métier d'agriculteur..."

L'arrivée et l'implantation du CEP n'ont donc pas inventé les problèmes de l'exode rural : ils l'ont seulement amplifié, leur ont fait même, comme il a été démontré dans la première partie, changer d'échelle. Très vite, de plus, le CEP a pris valeur de symbole de ce qui arrivait de meilleur comme de pire dans l'évolution économique et sociale du territoire comme dans le développement de la ville de Papeete (2). Il est vrai que les chiffres confirment le poids écrasant des transferts publics métropolitains dûs à la présence et au fonctionnement du CEP. En 1981, les salaires distribués par l'État représentaient plus de 47 milliards de F CFP soit près de la moitié du produit intérieur brut du territoire ; le secteur du tourisme que certains voudraient voir comme solution alternative au CEP pour l'avenir économique et qui est effectivement la seule ressource vraiment importante, (environ égale à deux fois la totalité des exportations, réexportations du CEP compris) ne représentait pour la même année que près de 6 milliards de F CFP. De même que des économistes ont montré comment et pourquoi la conjoncture économique du territoire était *"relativement invulnérable aux crises successives qui ébranlent la plupart des pays (premier et deuxième choc pétrolier, dérèglement du système monétaire international etc.)"* (3), de même on a pu montrer comment l'expansion continue que connaît l'économie polynésienne était, elle aussi, dépendante de la croissance des flux financiers en provenance de la métropole.

Dans un tel contexte, quel est l'avenir de l'agglomération urbaine de Papeete ? Différents scénarios sont envisageables mais dans tous, certaines scènes se passent dans la métropole à Paris, d'autres en Polynésie, à Papeete même et l'action se déroule sur un plan économique et sur un plan socio-politique. Pourtant, avant de décrire brièvement certains de ces scénarios, il importe de dissiper certaines illusions qui nourrissent trop de

(1) N. ILARI, 1970, p. 272.

(2) Cf. par exemple : B. et M. T. DANIELSON : *Moruroa, mon amour*. Paris, Stock, 1974.

(3) F. SACAULT, Bulletin.ITSTAT, 1982.

discours plus ou moins démagogiques sur l'avenir du territoire et de sa capitale. Les premières des illusions s'inscrivent dans le thème "revitalisation des archipels, retour des migrants vers leurs îles natales, réversibilité des processus d'urbanisation". Un certain nombre de facteurs aussi bien économiques que socio-culturels définissent les limites du possible dans ces domaines. Sur le plan économique, l'écosystème très particulier prévalant sur les atolls (archipels des Tuamotu et des Gambier) où pratiquement la seule production est le coprah, ne permet pas de faire subsister avec un niveau de vie suffisamment élevé une densité d'habitants supérieure à quelques habitants au km². Quant aux potentialités des îles hautes, si elles sont théoriquement beaucoup plus fortes que celles des atolls, (archipels des Australes et des Marquises, îles Sous-le-Vent), leurs capacités de production se trouvent, en fait, limitées par les coûts élevés de commercialisation et surtout de transport vers leurs débouchés naturels même les plus proches comme Tahiti. Dans les domaines social et culturel, d'autre part, on sait que deux catégories de facteurs expliquent les flux de migration des jeunes de 15 à 30 ans : certains de ces facteurs incitent les migrants à quitter leur île et archipel d'origine tandis que d'autres facteurs les attirent plus particulièrement vers la zone urbaine de Papeete. Parmi les premiers, on peut citer certaines caractéristiques des systèmes sociaux polynésiens : le statut précaire des frères cadets et des fils au sein de l'exploitation familiale ma'ohi, les règles assez contraignantes d'exogamie qui rendent souvent difficile le choix d'un conjoint sur l'île ou l'atoll natal. En fait, dans la plupart des cas, le seul moyen pour un homme jeune d'obtenir l'autonomie économique et de trouver une épouse est la migration : on reconnaît là une des données structurelles majeures de la société polynésienne contemporaine, une des causes de ce que l'on appelle parfois la "mobilité polynésienne". Dans un tel contexte, la grande métropole à l'échelle de la Polynésie qu'est devenue Papeete est le lieu idéal pour cette période d'errance et souvent d'oisiveté que connaissent ces jeunes avant de trouver, pour la plupart, l'emploi et la partenaire recherchés.

Les facteurs d'attraction de la "ville" ont été souvent répertoriés : celle-ci ne représente-t-elle pas en elle-même à la fois la modernité et une ouverture sur le reste du monde : cinéma, télévision, sports, matchs et ces sanctuaires de la société de consommation que sont les supermarchés, les centres commerciaux, les boutiques de mode et de Hi-Fi, etc.

Compte tenu de ce contexte socio-culturel, on peut affirmer que les phénomènes d'"exode insulaire" liés aux processus d'urbanisation sont à 95 % irréversibles : le thème du "retour aux îles" est essentiellement un leurre, ne pouvant devenir réalité que pour une très petite frange de la population : personnes âgées rentrant au village pour prendre leur retraite ou faible minorité de jeunes ou de moins jeunes sans travail désirant se réinsérer dans l'"économie traditionnelle" ou dans des productions et technologies nouvelles (maraîchage, ferme perlière, etc.).

À ce propos, il convient de dissiper aussi l'illusion selon laquelle il serait possible de substituer dans les années qui viennent suffisamment de nouvelles activités économiques pour qu'en cas de ralentissement du programme du CEP ou même de son retrait, le territoire continue à connaître des niveaux d'activités et de revenus, sinon en expansion, du moins comparables à ce qu'ils sont actuellement. Certes, il existe dans certains domaines comme le tourisme et l'exploitation des ressources halieutiques certains projets prometteurs. Mais, d'une part, comme il est maintenant largement reconnu, un développement trop ambitieux

du secteur touristique pose de nombreux problèmes : en particulier, l'exemple d'autres archipels dans le Pacifique (Hawaï, Fidji) montre que de tels programmes risquent d'engendrer tout un cortège de nuisances tant au niveau économique (spéculation foncière, hausse des prix, etc.) qu'au niveau socio-culturel (transformation et pollution de l'environnement, prostitution, etc.) qui tendent à détruire son propre objet : attrait de la nature "vierge", hospitalité des populations autochtones, charmes du folklore local.

D'un autre côté, les activités nouvelles liées à la mer - fermes perlières, élevages de crevettes - ne semblent pas appelées à se développer à une échelle suffisamment importante : comme pour le tourisme, elles ne sont pas prêtes à prendre la relève du niveau d'activité du CEP dont on se rappelle qu'il est équivalent à plus du tiers du PIB du territoire.

Parmi les diverses perspectives d'évolution de l'agglomération de Papeete, plusieurs conceptions de l'avenir du territoire s'affrontent. La première implique la continuation des activités du CEP au moins à son niveau d'activités actuelles avec son corollaire : le maintien du territoire, avec plus ou moins d'"autonomie interne" dans la mouvance française. Ce scénario qui correspond à une croissance lente mais régulière de l'agglomération de Papeete selon les voies ouvertes au cours des deux dernières décennies semble avoir l'assentiment de la majorité politique actuellement au pouvoir dans le territoire, comme d'ailleurs pour l'instant celui des ministères parisiens de tutelle. Comme cette majorité s'identifie au moins partiellement avec ceux qui sont à la tête de la plupart des entreprises privées de la région et qui sont en grande majorité autochtones ("demis", "chinois", etc.) ce scénario implique le maintien d'un niveau assez élevé des investissements privés en harmonie avec le niveau élevé et continu des flux financiers en provenance de la métropole.

Le scénario qui s'oppose le plus au précédent est celui qui implique un ralentissement d'activité du CEP puis son retrait en relation avec une accession progressive du territoire à son indépendance et à une sortie de la mouvance française; cette dérive vers l'indépendance qui semble recueillir quelques échos favorables auprès de certains éléments de la population autochtone-moyenne et petite bourgeoisie - n'a actuellement les faveurs que d'une minorité politique. Ce scénario semble au contraire, au moins implicitement, très fortement combattu par les tenants de l'entreprise privée, et naturellement par les représentants de la métropole. Sur un plan strictement économique au moins, il déboucherait sur de grandes inconnues et très certainement sur une régression généralisée du territoire comme de l'agglomération de Papeete : crise dans les finances publiques, évasion des capitaux privés, arrêt de tout investissement en seraient les premiers symptômes. Les contraintes économiques qui pèsent sur les archipels polynésiens sont très lourdes et l'exemple d'autres archipels "indépendants" tels que les Cook, les Fidji ou les Samoa occidentales, où les niveaux de vie restent excessivement bas et où les problèmes de développement semblent souvent sans solution a de quoi faire réfléchir même les idéologues les plus intransigeants.

Entre ces deux scénarios que l'on peut qualifier d'extrêmes il en existe toute une gamme d'autres. On peut imaginer par exemple une autre évolution, tout aussi plausible, qui serait à la fois l'accession du territoire à l'indépendance et le maintien durant quelque temps du CEP. Il est probable en effet, quelle que soit la majorité au pouvoir, en métropole comme en Polynésie française, que l'on s'achemine vers une autonomie accrue du

territoire. Le gouvernement central ne s'y opposera pas s'il peut obtenir à ce prix l'usage tranquille des bases du CEP, l'autre prix à payer étant, bien entendu, le maintien d'une aide très large au territoire. Dans ces conditions, peu de choses seraient fondamentalement changées dans l'économie du territoire, sinon que le pouvoir central n'aurait plus le même intérêt à "arroser" les communes et que cela se traduirait sans doute par un renforcement de la centralité de Papeete. Parmi ces évolutions possibles, celle que l'Histoire choisira laissera-t-elle à l'ancienne capitale de la reine Pomaré son charme souriant et sa relative prospérité?

D'autres éléments de réflexion peuvent être apportés en guise de conclusion. Le premier est celui de la "macrocéphalie" polynésienne. Le terme peut paraître exagéré pour une agglomération qui, somme toute, ne rassemble que 90 000 hab. Ce serait une ville moyenne à l'échelle de la France ou un centre secondaire à l'échelle d'autres continents. Elle n'en est pas moins, replacée dans le cadre territorial, la métropole qui concentre, de plus en plus, les hommes, les pouvoirs et les activités. Sur le plan démographique, on l'a vu, la concentration urbaine s'est accentuée au cours des deux dernières décennies. Avec, certes, un étalement géographique de cet accroissement qui profite désormais plus aux communes périphériques qu'à celles du centre lui-même : Papeete, Arue, Pirae. Le mouvement de dépeuplement des archipels s'est sans doute ralenti puisqu'un certain nombre d'îles ou d'atolls ont une population un peu plus élevée au dernier recensement qu'à celui de 1977. Mais la croissance de Tahiti demeure sensiblement plus élevée que celle du territoire.

Conséquence directe de son rôle de capitale, Papeete concentre également l'essentiel des pouvoirs sur le plan politique et administratif. Malgré l'étendue du territoire - mais c'est surtout le domaine maritime qui est immense - il n'y a guère de relais possible, et encore moins d'alternative, à l'existence d'une seule ville. Uturoa la deuxième "ville", ou Taravao, dont certains rêvent de faire une "métropole d'équilibre", ne sont que des bourgades et l'on voit mal comment elles pourraient être autre chose que des relais de Papeete, même si on y implante quelques équipements administratifs supplémentaires. L'effectif total de population de la Polynésie française interdit que l'on puisse envisager la création d'un "réseau urbain" avec des centres de niveaux différents. L'exemple de Mooréa est significatif : l'île est relativement bien peuplée par rapport aux autres de la Polynésie; l'économie monétaire y est largement diffusée, et depuis longtemps. Et pourtant aucune ville véritable n'y est apparue. Il n'y a ni concentration humaine dans une agglomération notable, mais au contraire une disposition quasi linéaire de la population le long de la route de ceinture, ni concentration des équipements pouvant amener la création d'un centre de services polyvalent : le port, l'aéroport, les établissements scolaires, les églises, les commerces, les hôtels ou les centres touristiques, les équipements administratifs sont disséminés tout autour de l'île, au milieu de paysages admirables. Et l'île; après tout, ne se porte pas plus mal de ne pas avoir de centre urbain tant "l'urbanité" est diffuse dans ce contexte insulaire.

Un autre élément aurait pu jouer en faveur d'un certain équilibre : la réforme communale introduite en 1971. Elle visait certainement, dans l'esprit du législateur, à renforcer le pouvoir central de la métropole par rapport au gouvernement local. Son principal effet, qui n'est pas négligeable, aura été sans doute de favoriser le maintien dans les îles d'un

certain nombre d'habitants. Dans de nombreuses communes, en effet, la mairie est le principal employeur et les salaires versés au personnel communal sont un facteur de redistribution et de maintien sur place de la population. Mais les communes ne disposent pas pour autant de véritable autonomie politique ni financière par rapport au territoire qui, avec l'État, demeure seul en mesure de faire face à des investissements importants.

Il convient enfin de poser la question d'une sorte d'acculturation de la ville de Papeete, prise entre son passé ma'ohi et son désir de modernité, entre la solidarité "française" et la solidarité "pacifique", entre le Tiers Monde et l'Occident. De ce point de vue, il y a peu de caractéristiques urbaines qui rappellent les centres des pays en voie de développement mais sans doute quelques ressemblances avec d'autres capitales du Pacifique. Ces solidarités contradictoires se retrouvent à l'évidence dans les débats internes et les rivalités des formations politiques du territoire.

Pour l'heure, le modèle dominant pour la bourgeoisie au pouvoir à Papeete est le modèle "hawaïen" (maison cossue, piscine, grosse voiture, voyages à l'étranger, niveau de consommation élevé), mais celui-ci peut-il se réaliser - sauf aide extérieure encore plus massive - sans une paupérisation accrue des catégories les plus défavorisées par rapport à la classe dominante et sans, aussi, un éloignement plus grand des traditions ma'ohi dont ne pourraient bien rester, dans quelques années, que quelques manifestations folkloriques? L'appartenance au Pacifique alimente aussi quelques rêves que caressent certains hommes politiques du territoire. À l'idée courante que l'immense océan pourrait bien être le centre du monde au XXI^e siècle répond le sentiment que puisque Tahiti se trouve au centre du Pacifique... tous les espoirs lui sont permis de jouer un rôle éminent un jour prochain. Utopie qui fait bon marché de la géopolitique et du poids réel des états riverains du Pacifique; il n'est que de regarder une carte de cette partie du monde pour constater que le centre de gravité, ne serait-ce qu'en raison des masses démographiques et de la puissance économique, ne pourrait se situer que dans le Pacifique Nord et non au sud de l'Équateur. Au reste, l'avenir du territoire et de sa capitale, peut être souriant même s'il n'atteint pas le rôle éminent évoqué ci-dessus. Il lui faudrait en tout état de cause se recentrer sur lui-même. Or, la prospérité relative dont bénéficie une large partie de la population a été acquise au prix d'une dépendance accrue vis-à-vis de l'extérieur. La ville apparaît davantage à l'heure actuelle comme un pôle avancé de l'Occident dans cette partie du monde que comme l'expression de son propre territoire. Faute de pouvoir rassembler et exporter des produits en quantité suffisante, il lui resterait au moins à faire bénéficier davantage les îles des ressources que lui apporte l'extérieur.

BIBLIOGRAPHIE

- ADAMS (H.), 1964 - *Mémoires d'Arii Taimai*. Sté des Océanistes. Musée de l'Homme, Paris.
- AUZELLE (R.), 1951 - *Mission à Tahiti*. Plan directeur de Papeete. La Vie Urbaine, n° 60 pp. 81-128.
- BACH (C.H.), 1961 - *Polynésie française*. Rapport préliminaire d'enquête d'urbanisme sur Papeete et sa banlieue. Société d'Équipement de la PF 27 p. multigr.
- BERRY (Brian J.L.), 1971 - *Géographie des marchés et du commerce de détail*. Armand Colin. Paris, 254 p.
- BLANCHARD (P.), 1981 - *Adapter les méthodes et moyens de gestion de la desserte maritime interinsulaire*. Document préparé à la demande du conseil de gouvernement de la Polynésie française.
- BLANCHET (G.), 1978 - *L'atoll d'Apataki et la SCEP*. Centre ORSTOM de Papeete et 1980, Cah. ORSTOM sér. Sci. Hum. XVII, 1-2 pp. 19-44.
- BLANCHET (G.), 1980 - *La petite hôtellerie de tourisme en Polynésie française*. ORSTOM, Papeete, multigr.
- BLANCHET (G.), 1984 - *Un exemple de petite production marchande en Polynésie française : la pêche aux ature dans l'agglomération urbaine de Papeete*. Cah. ORSTOM Sci. Hum. XX, 1 pp. 89-106.
- BLANCHET (G.), 1985 - *L'économie de la Polynésie française de 1960 à 1980*. Trav. et documents ORSTOM n° 195, 166 p.
- BLANCHET (G.), 1986 - *Croissance induite et développement autocentré en Polynésie française. L'évolution de l'économie et le rôle de la petite production marchande*; Thèse de doctorat d'État. Université de Rennes, 2 vol., 681 p.
- BOUTILIER (J.L.), 1984 - *Rôle des investissements privés et publics dans le développement de l'agglomération de Papeete, 1963-1983*. Centre ORSTOM de Tahiti, notes et doc. Sci. Hum. n° 9, 85 p.
- BROSSE (Y.), 1974 - *Production des pièges à poisson à Rangiroa*. Thèse de III^e cycle, Paris VI, 157 p.
- BRUIJN (J.V. de), 1963 - *L'urbanisation dans le Pacifique Sud*. Bull. Pacifique Sud, vol. XIII, n° 4.
- Bulletin de statistiques agricoles n° 10- Service de l'Économie rurale, Papeete, 1981, 95 p.
- CADOUSTEAU (Th.), BROSSE (Y.), 1976 - *Essais d'estimation de la demande en poisson frais de la population*. Service de la Pêche, 8 p.
- CALINEAU (R.), 1976 - *Note sur l'indivision foncière et les baux ruraux en Polynésie française*. 65 p. multigr.

- CAMBREZY (L.), 1982 - *Problèmes de ravitaillement urbain en Polynésie française*. ORSTOM - Papeete. 83 p.
- CAMBREZY (L.), PAOAAFAITE (J.) 1982 - *Le commerce alimentaire à Tahiti. Inventaire, typologie, localisation*. Centre ORSTOM de Tahiti, arch. des Sci. Hum. n° 82/04, 10 p.
- CETE, 1979 - *Ville de Papeete. Gare des trucks : analyse du fonctionnement, proposition d'aménagement*. 38 p multigr.
- CETE, 1980 - *Plan de circulation. Ville de Papeete. Résultats des enquêtes, analyse de la situation actuelle*. 121 p. multigr.
- CETE, 1980 - *Plan de circulation. Ville de Papeete. Diagnostic, proposition d'organisation des circulations, estimatif, échancier des opérations*. 106 p. multigr.
- CHAMPAUD (J.), 1981 - *Les trucks de Tahiti*. Centre ORSTOM de Tahiti, notes et doc. de géographie, n° 5, 57 p.
- CHAMPAUD (J.), 1983 - *Urban growth and public transportation : the trucks of Tahiti*. Pacific Science Association, IVth Inter Congress. Singapore.
- CONNEL (J.), 1982 - *Indépendance, dépendance et fragmentation dans le Pacifique Sud*. L'espace géographique n° 4 pp. 252-258.
- COPPENRATH (J.), 1967 - *Les Chinois de Tahiti; de l'aversion à l'assimilation, 1865-1966*. Publications de la Société des Océanistes n° 21. Musée de l'Homme, Paris, 144 p.
- DANIELSSON (B.), 1956 - *Work and life on Raroia*. Allen and Unwin, London.
- DANIELSSON (B. et M.T.), 1974 - *Moruroa, mon amour*. Paris, Stock.
- DAUVERGNE (R.), 1959 - *Les débuts du Papeete français, 1843-1863*. Journal de la Société des Océanistes n° 15.
- DELEBECQUE (K.H.) et DELEBECQUE (P.), 1982 - *Profil de comportement alimentaire en Polynésie française*.
- DOUMENGE (F.), 1967 - *Le développement de la ville de Papeete, capitale de la Polynésie française*. Bull. du Pacifique Sud XVII, n° 3.
- DUMONT (R.), 1971 - *Recherches en vue de l'élaboration d'un plan de développement de l'agriculture de la Polynésie française demandées par l'Assemblée territoriale*.
- DUPON (J.F.), 1985 - *Transports et communication dans les territoires français du Pacifique Sud*. ORSTOM, Nouméa, 73 p. multigr. (communication au V^e Congrès de l'Association des Sciences du Pacifique, Manille, février 1985).
- FAGES (J.), 1972 - *La communauté tahitienne de Nouvelle-Calédonie*. Cahiers ORSTOM Sci. Hum, vol. IX, n° 1, pp. 75-86.
- FAGES (J.), 1974 - *Migrations et urbanisation en Polynésie française*. Cahiers ORSTOM Sci. Hum, vol. XI, n° 3-4, pp. 243-258.

- FAGES (J.), 1975 - *Punaauia - Paea - Contact ville campagne et croissance urbaine de la côte ouest de Tahiti*. Travaux et documents de l'ORSTOM, n° 41 - ORSTOM, Paris, 106 p.
- FAGES (J.), et al. 1970 - *Tahiti et Moorea*. Travaux et documents de l'ORSTOM, n° 4, ORSTOM, Paris, 183 p.
- FINNEY B. 1964. *Note sur les relations urbaines-rurales à Tahiti*. Bull de la Société des Études Océanniennes Papeete n° 149 pp. 413-418. - 350.
- FOX (R.), 1972 - *Anthropologie de la parenté*. Gallimard. Les Essais. (Titre original : Kinship and marriage - Pelican books 1967).
- Géographie du commerce*. Numéro spécial. Cahiers de Centre de Recherches - Analyse de l'espace n° 3, Paris, 1976, 61 p.
- GROSSAT (B.M.), 1979 - *Les ménages en Polynésie française. Données socio-économiques, revenus, équipement et consommation. Premiers résultats de l'enquête intégrée auprès des ménages*. Institut Territorial de la Statistique. Les dossiers de l'ITSTAT, dossier n° 1.
- GUILLAUME (M.), 1956 - *Étude de l'économie rurale de l'Océanie française*. Rapport de mission. Service de l'Agriculture et des Eaux et Forêts. t. I : IV, 147, 25 p. multigr. t. II : 23 p. multigr.
- GUILLAUME (M.), 1958 - *Économie rurale de l'Océanie française. Esquisse de développement agricole*. Agronomie Tropicale. Nogent-sur-Marne, vol. XII.
- ILARI (N.), 1970 - *Secrets tahitiens : journal d'un popaa farani (1934-1961)*. Nouvelles Éditions DEBROSSE.
- INSEE-FIDES, 1977 - *Résultats du recensement de la population de la Polynésie française*. Études - Annexes.
- ITSTAT - Bilan statistique de l'année 1982.
- JACQUIER (J.), 1981 - *Les communes de Polynésie française. Bilan et perspectives*. Inspection générale des Affaires d'outre-mer.
- JAMES (P.), 1980 - *Rapport de la mission d'étude de la pêche lagonaire à Raiatea et Tahaa*. Notes et documents d'océanographie, n° 80/25, ORSTOM, Papeete, 22 p.
- LANGEVIN-DUVAL (C.), 1979 - *Traditions et changements culturels chez les femmes tahitiennes*. multigr. Papeete.
- LAURENCIN (H.) - *Les comptes économiques de la Polynésie française. 1976-1980* - ITSTAT.
- LAVONDES (H.), et al., 1974 - *Civilisations traditionnelles et urbanisation dans le Sud Pacifique*. Cah. ORSTOM., Sér. Sci. Hum., vol. XI, n° 3-4, ORSTOM, Paris, 124 p.
- LEVY (R.), 1973 - *Tahitians, mind and experience in the Society Islands* Chicago and London, University of Chicago Press, 547 p.
- MAROUT (M.), 1980 - *Étude sur l'éventuelle création d'un office de commercialisation pour les fruits et légumes produits à Tahiti*. Chambre d'agriculture, Papeete.

- Modes d'accroissement de la population urbaine et rurale* - Nations unies - Études démographiques n° 68, New-York, 1981, 197 p.
- MOERENHOUT (J.), 1959 - *Voyage aux îles du Grand Océan*. Maisonneuve. Paris.
- OTTINO (P.), 1972 - *Rangiroa, parenté étendue, résidence et terres dans un atoll polynésien*. Cujas, Paris.
- Polynésie française (La)* : Notes et Études Documentaires n° 2776. La Documentation Française, Paris, 1961, 41 p.
- RALLU (J.L.), 1980 - *Situation démographique de la Polynésie française* in *Population* 2., pp. 385-416.
- RAVAULT (F.), 1972. *L'origine de la propriété foncière des îles de la Société, essai d'interprétation géographique*. Cah. ORSTOM Sci. Hum. IX, 1 pp 21-24.
- RAVAULT (F.), 1979. *Le régime foncier de la Polynésie française*. ORSTOM Papeete 89 p multigr.
- RAVAULT (F.), 1979. *Papeari. L'organisation de l'espace dans un district de la côte sud de Tahiti*. Trav et Documents de l'ORSTOM n° 126 196 p.
- REBOUL (J.L.) - *Les productions maraîchères et vivrières à Tahiti*. GERDAT-IRAT, n° 204-82, Papeete, 61 p.
- RINGON (G.), 1971. *Vaitupa, un quartier de migrants dans la zone urbaine de Tahiti*. *Journal de la Société des Océanistes* XXVII, 32 pp. 235-249.
- RINGON (G.), 1971. *Une commune de Tahiti à l'heure du Centre d'expérimentation du Pacifique : Faavae, une sociologie du présent*. ORSTOM Papeete 227 p. multigr.
- RINGON (G.), 1972. *Les changements d'une commune de Tahiti entre 1960 et 1970 : Faavae*. Cah. ORSTOM Sci. Hum. IX 1 pp. 25-39.
- RINGON (G.), 1972 - *Une minorité européenne dans le Pacifique : les Français à Tahiti*. Cahiers ORSTOM, Série Sciences Humaines, vol. IX, n° 1, pp. 41-48.
- ROBINEAU (C.), 1969 - *Contribution à l'étude de l'économie polynésienne*. Centre ORSTOM de Papeete.
- ROBINEAU (C.L.) et al., 1972 - *Sociétés et espaces océaniques en transition*. Cah. ORSTOM, Sér. Sci. Hum., vol. IX, n° 1, ORSTOM, Paris, 128 p.
- ROBINEAU (C.), 1975 - *Papeete, premier marché de Tahiti*. Travaux et documents de l'ORSTOM, n° 44, Paris, ORSTOM, 133 p.
- ROBINEAU (C.), 1975 - *The Tahitian Economy and Tourism in a New Kind of Sugar : Tourism in the Pacific*. Ed. by B.P. FINNEY et K.A. WATSON, pp. 61-78. Honolulu.
- ROBINEAU (C.), 1984 - *Tradition et Modernité aux îles de la Société*. Livre I : Du Coprah à l'Atome. 489 p. Mémoires ORSTOM n° 100 Livre II : Les Racines 300 p.
- SACAULT (F.) - *Diverses "notes de conjoncture"*. ITSTAT.
- SCET. COOP., 1969 - *Rénovation urbaine, agglomération de Papeete*.
- SCHLEMMER (B.), 1981 - *Approche d'une définition statistique de la délinquance en*

- Polynésie française : 1973-1979*. Centre ORSTOM de Tahiti. Notes et documents de Sciences Humaines n° 81/07, 35 p. multigr.
- SCHLEMMER (B.), 1983 - *Tahitiens urbanisés, analyse de dossiers de candidatures à l'habitat social*. ORSTOM Papeete. Notes et documents de Sciences Humaines n° 8, 46 p. multigr.
- Service de l'Aménagement du territoire - Secrétariat du fonds spécial de l'habitat. 1978. *Les problèmes de l'habitat social et des lotissements*. 47 p. multigr. + annexes.
- SERVICE DU PLAN, 1981 - *Rapport de synthèse du VIII^e plan de développement économique et social en Polynésie française*. Imprimerie officielle 1981.
- SODTER (F.), 1981 - *La Famille en Polynésie française. Approche au travers des recensements de 1956 à 1977*. Communication au Congrès général de l'Union internationale pour l'étude scientifique de la population. Manille, déc. 1981, 11 p. multigr.
- SODTER (F.) - *La croissance urbaine en Polynésie française entre 1956 et 1977*. Conférence CPS/OIT - Nouméa, février 1982, 12 p.
- TETIARAHI (G.), 1980 - *Étude de la croissance, des structures et des fonctions urbaines*. Mémoire de maîtrise - Université de Bordeaux III.
- TETIARAHI (G.), 1983 - *Papeete, un exemple de croissance urbaine accélérée*. Les Cahiers d'outre-mer. 36 (144) oct. déc. 1983, p. 343-371.
- T'SERSTEVENS (A.), 1950 - *Tahiti et sa couronne. Tahiti, Mooréa, les Polynésiens*. Albin Michel, Paris, 396 p.
- VERNAUDON (J.), 1982 - *Problèmes sociaux en Polynésie française*. Rapport d'étude et de propositions. Assemblée territoriale.
- VIRIEU (R.), 1982 - *Un éprouvé psychique polynésien : le fiu, approche psychosociologique et psychopathologique*. Thèse de doctorat, Nice, 263 p.

TABLEAUX

	Pages
Tableau n° 1	
La croissance de Papeete	6
Tableau n° 2	
Croissance comparée des populations de la Polynésie française, de Tahiti et de l'agglomération de Papeete	9
Tableau n° 3	
Croissance comparée (en %)	10
Tableau n° 4	
Taux d'accroissement annuel des différentes populations	11
Tableau n° 5	
Population par communes	15
Tableau n° 6	
Indice d'urbanisation	15
Tableau n° 7	
Évolution de la population européenne	22
Tableau n° 8	
Pourcentage d'Européens par commune	22
Tableau n° 9	
Population totale de chaque commune en 1983 selon le lieu de résidence	37
Tableau n° 10	
Proportion de la population de cinq ans et plus	38
Tableau n° 11	
Proportion de la population selon le lieu de résidence antérieure	38
Tableau n° 12	
Indice d'intensité migratoire	39
Tableau n° 13	
Répartition des ménages selon leur taille	41
Tableau n° 14	
Répartition des ménages selon la composition du noyau de base	43
Tableau n° 15	
Répartition des ménages selon la composition du noyau de base	44
Tableau n° 16	
Évolution de la structure de l'emploi	45
Tableau n° 17	
Structure de l'emploi par secteur d'activité	45

Tableau n° 18	
Répartition "ethnique" de la population	48
Tableau n° 19	
Superficie par section du cadastre et catégories de propriétaires	62
Tableau n° 20	
Arue : répartition des propriétés par catégorie	63
Tableau n° 21	
La grande propriété à Arue	66
Tableau n° 22	
Ventes à Arue. Origine des vendeurs et acheteurs	67
Tableau n° 23	
Ventes à Arue. Catégories socio-professionnelles	68
Tableau n° 24	
Répartition par type d'habitat	69
Tableau n° 25	
Répartition par densité d'occupation	71
Tableau n° 26	
Répartition par densité de cohabitation	72
Tableau n° 27	
Titre d'occupation	73
Tableau n° 28	
Répartition par "autonomie" de l'habitat	74
Tableau n° 29	
"Autonomie" de l'habitat et âge moyen du chef de famille	74
Tableau n° 30	
Dépendance à l'égard d'autrui. Cohabitation et âge du chef de famille	75
Tableau n° 31	
Dépendance à l'égard d'autrui, cohabitation et dimension du groupe familial	75
Tableau n° 32	
Répartition en fonction de la durée de résidence	76
Tableau n° 33	
Durée de résidence dans le logement et taille du groupe familial	76
Tableau n° 34	
Nombre de personnes mises en cause	82
Tableau n° 35	
Nombre de mineurs mis en cause	82
Tableau n° 36	
Délits de grand banditisme	83

Tableau n° 37	
Délits de viol	85
Tableau n° 38	
Autres délits d'attentat aux mœurs	85
Tableau n° 39	
Trafic et consommation de stupéfiants	86
Tableau n° 40	
Évolution du "vandalisme"	87
Tableau n° 41	
Évolution des infractions pour faits de violence	88
Tableau n° 42	
Évolution des vols	89
Tableau n° 43	
Infractions "indistinguées"	90
Tableau n° 44	
Évolution globale de la délinquance	91
Tableau n° 45	
Nombre de faits constatés et élucidés	92
Tableau n° 46	
Nombre de personnes mises en cause	92
Tableau n° 47	
Nombre de personnes majeures mises en cause	93
Tableau n° 48	
Nombre de personnes mineures mises en cause	93
Tableau n° 49	
Répartition par activités et classes d'âge	96
Tableau n° 50	
Classes d'âge et activité	98
Tableau n° 51	
Qualification professionnelle par classes d'âge	98
Tableau n° 52	
Revenus par classes d'âge	99
Tableau n° 53	
Qualification professionnelle par âge et sexe	100
Tableau n° 54	
Revenus mensuels par âge et sexe	100
Tableau n° 55	
Répartition par durée du dernier emploi	101

Tableau n° 56	
Répartition de la dette des ménages	102
Tableau n° 57	
Revenus mensuels et part du budget	103
Tableau n° 58	
Dimension des ménages selon le milieu	104
Tableau n° 59	
États matrimoniaux selon les tranches d'âge	105
Tableau n° 60	
Date du mariage selon les tranches d'âge	105
Tableau n° 61	
État matrimonial selon le nombre d'enfants	106
Tableau n° 62	
Âge de la mère et nombre d'enfants	107
Tableau n° 63	
Nombre d'enfants, âge de la mère et % de concubins	107
Tableau n° 64	
Moyennes et écarts-types des courbes	108
Tableau n° 65	
<i>Fa'amu</i> et autonomie de l'habitat	111
Tableau n° 66	
<i>Fa'amu</i> et âge de la mère	111
Tableau n° 67	
Relations de parenté observables	113
Tableau n° 68	
Structure de la production par secteurs	120
Tableau n° 69	
Évolution de la production du coprah	121
Tableau n° 70	
Distribution d'énergie électrique à Tahiti	124
Tableau n° 71	
Construction de logements	126
Tableau n° 72	
Développement du tourisme en Polynésie française	129
Tableau n° 73	
Balance commerciale de la Polynésie	130
Tableau n° 74	
Évolution du commerce extérieur de 1977 à 1981	131

Tableau n° 75	
Importations par groupes de produits 1980 et 1981	132
Tableau n° 76	
Formation brute de capital fixe en Polynésie française	136
Tableau n° 77	
Les lotissements sociaux dans l'agglomération de Papeete	144
Tableau n° 78	
Structure de l'emploi par branche d'activité en 1977	150
Tableau n° 79	
Nombre de patentés	151
Tableau n° 80	
Activités de la SOCREDO	152
Tableau n° 81	
Investissements publics et privés en Polynésie française	153
Tableau n° 82	
Nombre de permis de construire	154
Tableau n° 83	
Nombre de permis de construire de logements neufs	155
Tableau n° 84	
Les investissements du secteur privé en Polynésie française	158
Tableau n° 85	
Évolution du tonnage écoulé sur les marchés de Papeete et de Pirae	161
Tableau n° 86	
Marché de Papeete : évolution par grands groupes de produits	163
Tableau n° 87	
Bananes commercialisées dans les deux marchés de Tahiti	164
Tableau n° 88	
Les ventes de poisson au marché de Papeete	166
Tableau n° 89	
Variations saisonnières et origine du poisson vendu au marché	168
Tableau n° 90	
Bonitiers : résultats globaux pour l'année 1981	172
Tableau n° 91	
Prises de bonitiers et ventes sur les marchés	173
Tableau n° 92	
Prises des bonitiers et ventes aux marchés	175
Tableau n° 93	
Répartition par commune des commerces	181

Tableau n° 94	
Desserte par commune	184
Tableau n° 95	
Date de création et type de commerce	190
Tableau n° 96	
Date de création et localisation des commerces	191
Tableau n° 97	
La clientèle des magasins	192
Tableau n° 98	
Nombre de crédits	193
Tableau n° 99	
Clientèle des commerces : rappel des moyennes	193
Tableau n° 100	
Nombre de commerces enquêtés	195
Tableau n° 101	
Vente de produits locaux dans 64 commerces alimentaires	197
Tableau n° 102	
Les importations en provenance de métropole	199
Tableau n° 103	
Commerce extérieur : 1959-1980	202
Tableau n° 104	
Importations alimentaires de 1959 à 1980	203
Tableau n° 105	
Importations alimentaires 1980	205
Tableau n° 106	
Taux d'accroissement des importations alimentaires	208
Tableau n° 107	
Les principaux pays fournisseurs	209
Tableau n° 108	
Produits alimentaires importés et pays fournisseurs	210
Tableau n° 109	
Expéditions vers les archipels	211
Tableau n° 110	
Population des archipels et importations alimentaires	212
Tableau n° 111	
Volume importé et consommation moyenne	216
Tableau n° 112	
Produits alimentaires destinés aux armées	219

Tableau n° 113	
Montant des droits et taxes perçus sur les importations alimentaires	221
Tableau n° 114	
Importations et alimentation par entreprise	221
Tableau n° 115	
Répartition des véhicules par taille et par secteur	231
Tableau n° 116	
Évolution des lignes de 1977 à 1980	236
Tableau n° 117	
Comptes d'exploitation sommaires	245
Tableau n° 118	
Transports scolaires (novembre 1980/septembre 1981)	252
Tableau n° 119	
Le détail des emprises foncières	279

FIGURES

	Pages
Figure n° 1	
Évolution de la population des communes urbaines	13
Figure n° 2	
Accroissement de la population dans les communes urbaines	14
Figure n° 3	
Croissance de la population de l'agglomération de Papeete entre 1956 et 1977	17
Figure n° 4	
Indice d'urbanisation	19
Figure n° 5	
Taille moyenne des ménages selon la circonscription	42
Figure n° 6	
Pourcentage d'emplois dans les différents secteurs d'activité	97
Figure n° 7	
Courbe du nombre d'enfants par âge de la mère	109
Figure n° 8	
Commercialisation des produits locaux depuis 1960	162
Figure n° 9	
Variations saisonnières et origine du poisson vendu au marché de Papeete en 1981	169
Figure n° 10	
Prises des bonitiers et ventes aux marchés de Papeete et Pirae	170
Figure n° 11	
Courbe saisonnière des prises des bonitiers et pourcentage maximum des ventes au marché de Papeete (1981)	171
Figure n° 12	
Prises des bonitiers de Papeete et proportion maximale vendue aux marchés	176
Figure n° 13	
Structure du commerce alimentaire à Tahiti	183
Figure n° 14	
Tahiti : commerce d'alimentation	188
Figure n° 15	
Agglomération de Papeete. Commerce d'alimentation	189
Figure n° 16	
Évolution du commerce extérieur de 1959 à 1980	201

Figure n° 17	
Évolution des importations alimentaires de 1959 à 1980	204
Figure n° 18	
Importations alimentaires : comparaison des taux d'accroissement moyens annuels	207
Figure n° 19	
Trucks. Capacité de transport	232
Figure n° 20	
Âge des véhicules	233
Figure n° 21	
Trafic journalier des trucks à Tahiti (1980)	238
Figure n° 22	
Tahiti : circulation des trucks (1968)	239
Figure n° 23	
Gare des trucks	241
Figure n° 24	
Propriétaires et conducteurs	247
Figure n° 25	
Papeete : le marché et ses abords	257
Figure n° 26	
Plan directeur d'urbanisme	272
Figure n° 27	
La cadence irrégulière des dérogations	274
Figure n° 28	
Les dérogations : localisation et nature	274

PHOTOGRAPHIES

	Pages
PAPEETE. Le port et le centre-ville	8
MAHINA. La pointe Vénus	16
PAPEETE. Les lieux de pouvoirs	29
PAPEETE. Le quartier commercial	31
PAPEETE. Le quartier Paofai	36
PIRAE. Les lotissements à l'assaut de la montagne : Vetea	51
Vallée de la FAUTAU. Habitat précaire et rénovation	70
FAAA. L'hôtel Beachcomber	157
PAPEETE. Le marché	167
Une "goëlette" à HUAHINE	225
PAPEETE. La gare des trucks	229

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	
Une île, une ville (J. CHAMPAUD)	3
CHAPITRE I	
LA CROISSANCE URBAINE	5
I - La croissance urbaine et l'extension spatiale	5
A - Une ville et son histoire	
(J.CHAMPAUD, J.L. BOUTILLIER, G.BLANCHET)	5
B - Définition de la zone urbanisée. (L.CAMBREZY)	11
1. Le problème des limites : recherche d'un indice d'urbanisation	12
a) Les résultats sont les suivants	15
b) Interprétation des résultats	18
2. Le poids de l'agglomération	20
3. Un monde rural polynésien, une agglomération cosmopolite	21
C - Les contraintes du site. (G.TETIARAH)	24
1. Papeete s'est contentée longtemps d'un site originel	24
2. Le débordement du cadre originel	25
II - Les paysages urbains	26
A - Arue, ville de banlieue. (J.CHAMPAUD)	26
B - Au cœur de l'agglomération : la commune de Papeete. (G.TETIARAH)	27
1. Au cœur de la ville de Papeete	27
a) Un cadre hérité de l'ancienne ville coloniale	28
b) Le centre administratif	28
2. Le quartier commercial et portuaire	30
a) La zone commerçante	30
b) Le port et sa zone industrielle de Fare-Ute	33
3. Autour du centre-ville	34
a) Le quartier des écoles	34
b) Les quartiers insulaires	34
c) Les quartiers de Paofai et de Tipaerui	35
CHAPITRE II	
LES HOMMES ET LA VILLE	37
I - Migration et emplois	37

A - Les flux migratoires. (F. SODTER)	37
B - La taille des ménages. (F. SODTER)	40
1. La composition des ménages	42
C - La structure de l'emploi. (J.L. BOUTILLIER)	44
II - L'habitat du grand nombre	50
A - La politique de l'habitat du Territoire.(J. CHAMPAUD)	50
1. La construction de logements et ses insuffisances	50
2. Le logement social	52
B - Structures foncières et habitat.(J. CHAMPAUD)	54
1. De la tradition à la loi foncière	55
a) La tradition polynésienne	55
b) L'évolution foncière sous le protectorat	56
c) Après l'annexion	57
d) La fièvre urbaine des années soixante	58
2. L'exemple d'Arue	60
a) Arue, situation et histoire	60
b) La répartition de la propriété foncière à Arue	61
c) Les mutations foncières	67
C - Les mal logés de Tahiti. (B. SCHLEMMER)	69
1. Types d'habitat	69
2. Densité d'occupation	71
3. Densité de cohabitation	71
4. Titre d'occupation	72
5. Durée de résidence des candidats dans leur logement actuel	75
III - Formes de la délinquance en Polynésie.(B. SCHLEMMER)	77
A - Difficultés méthodologiques	77
1. Les États statistiques des crimes et délits constatés	78
2. Nous n'aurons, bien entendu, que les crimes et délits constatés	79
3. Les différentes rubriques de la Gendarmerie	80
B - Données statistiques élaborées	82
1. Attentat au mœurs	84
2. Trafic et consommation de stupéfiants	86
3. Vandalisme	87
4. Violence	88
5. Vol	89
6. Autres crimes et délits : indistingués	90

C - Résultats d'ensemble	91
Conclusions	93
IV - Tahitiens des villes. (B. SCHLEMMER)	95
A - Activités et revenus	95
a) Activités	96
b) Qualifications et revenus	98
c) Instabilité de l'emploi	101
d) Endettement et crédit	101
B - La famille	103
a) État matrimonial : mariage ou concubinage	104
b) Les enfants	106
c) L'adoption fa'a'mu	110
d) Composition du groupe familial	112
CHAPITRE III	
L'ÉCONOMIE POLYNÉSIENNE (J.L. BOUTILLIER)	117
I - L'évolution économique de la Polynésie française au cours des vingt dernières années	117
A - Une croissance spectaculaire, une économie déséquilibrée	117
L'évolution de la production	119
B - Un secteur primaire en stagnation	120
1. Les productions traditionnelles	120
2. La production vivrière	122
C - Un secteur secondaire handicapé	123
1. L'énergie	124
2. L'industrie et l'artisanat	125
3. Le Bâtiment et les Travaux publics	125
D - Un secteur tertiaire dynamique	127
1. Les services	127
2. Le tourisme	128
E - Expansion et dépendance	129
Le commerce extérieur	129
II - Interventions de l'État et investissements publics	133
A - Approche chronologique	133
1. Période avant 1963	133
2. Période 1963-1971	135
3. Période 1972-1982	137

B - Les interventions de l'État	137
1. La diversification de l'économie	137
2. La revitalisation des archipels	139
a) Les cours du coprah et la traite	139
b) Les autres aides à la desserte maritime inerinsulaire	139
c) La réforme communale	140
d) Une gamme d'autres moyens d'intervention	140
3. Les problèmes sociaux de l'urbanisation rapide	142
4. Poursuite de l'effort d'équipement et d'infrastructure dans la zone urbaine de Papeete	148
III - Le secteur privé et ses investissements	149
A - Les investissements du secteur privé	153
B - Les investissements des entreprises	156
CHAPITRE IV	
NOURRIR LA VILLE (L. CAMBREZY)	161
I - La production locale et l'avenir des marchés	161
A - Productions écoulées sur les marchés de Papeete et Pirae	161
B - L'évolution récente du marché de Papeete : analyse par grandes catégories de produits	163
C - Un phénomène récent : la multiplication des circuits	165
L'exemple du poisson : un marché complexe	165
a) Le marché du poisson à Papeete : nature, volume et origine	165
b) Prises des bonitiers et ventes aux marchés de Papeete et Pirae	170
1 - Prises des bonitiers (thon, bonite et coryphène) et ventes aux marchés (tonnes)	175
2 - Particularités selon les espèces et les marchés	177
a - Le thon	177
b - La bonite	177
c - Le coryphène	177
D - Une production locale insuffisante, des marchés désadaptés	177
II - Les magasins d'alimentation	179
A - Inventaire et typologie des magasins	179
B - Qualité de la desserte et structure du commerce par commune	181
1. Qualité des approvisionnements communaux : recherche d'un indice	184
a) Superficie moyenne	184
b) Distance moyenne	184

c) La population	185
2. La carte du commerce alimentaire	186
C - Les résultats de l'enquête	190
1. Croissance urbaine et essor du commerce	190
a) Date de création et type de commerce	190
b) Date de création et localisation des commerces	191
c) L'emploi	191
La clientèle des magasins	192
Les résultats	192
La clientèle	193
Le nombre de crédits	193
Analyse des corrélations	194
Le crédit et la clientèle	194
La clientèle et la vente de baguettes	194
Les magasins	194
Les supermarchés	194
Les superettes	194
D - La commercialisation des produits locaux	195
Échantillonnage de l'enquête	195
Remarque	195
Conclusion	198
III - Les importations	199
A - Situation générale	199
B - Les importations alimentaires	200
1. L'origine des importations alimentaires	209
2. Distribution des produits importés sur le territoire	211
a) Les importations à destination des archipels	211
b) L'approvisionnement du CEP	212
c) Population par archipel et importation	212
C - Les produits de première nécessité	213
IV - Le commerce alimentaire : les importateurs	217
A - Le CEP premier des importateurs	219
B - Le secteur privé	220
1. L'emploi	222
2. Localisation	222
3. Distribution	222

4. Le transport	223
5. Chiffre d'affaires, stocks et bénéfices	223
CHAPITRE V	
LES TRANSPORTS EN COMMUN (J. CHAMPAUD)	227
I - Le matériel utilisé	228
II - Les circuits	235
Les utilisateurs	240
III - Les entreprises	242
A - Les chefs d'entreprises	242
B - La rentabilité des entreprises	244
C - Propriétaires et conducteurs	247
D - Le crédit	249
IV - Les transports scolaires	250
V - La profession et les pouvoirs publics	253
A - L'organisation de la profession	253
B - Trucks et taxis	255
C - La gare routière	255
VI - Pour de meilleurs transports en communs	256
A - Priorité aux transports en commun ?	256
B - Entreprise publique ou entreprises privées ?	258
C - Les lignes desservies	258
D - Les véhicules	260
E - Les entreprises	260
Conclusion	261
CHAPITRE VI	
LES POLITIQUES URBAINES ET LE DEVENIR DE LA VILLE	
(G. TETIARAHI)	263
I - La maîtrise de l'urbanisation : la réglementation	263
II - Les stratégies respectives des divers pouvoirs sur la ville	265
A - Le service de l'aménagement du territoire	265
B - Les autres moyens d'intervention	266
C - Concertation ou compétition entre les divers moyens d'interventions ?	267
III - La planification urbaine ou l'apogée du phénomène dérogatoire	269
A - Une histoire urbaine récente ne peut seule expliquer son retard	269

B - Les premières tentatives de planification	269
C - Le plan Bach	269
D - Les tentatives d'organisation volontaire de l'espace périurbain	275
IV - Les difficultés du centre-ville	277
A - L'indissociable couple marché-gare de trucks	277
B - Les contraintes foncières	278
C - La circulation	279
CONCLUSION GÉNÉRALE (J.L. BOUTILLIER, J. CHAMPAUD)	281
BIBLIOGRAPHIE	289
TABLEAUX	295
FIGURES	303
PHOTOGRAPHIES	305
TABLE DES MATIÈRES	307

ORSTOM Éditeur
Dépôt légal : mars 1992
Microédition Impression
ORSTOM BONDY

ISSN : 0767-2888
ISBN : 2-7099-1077-2
Éditions de l'ORSTOM
72, route d'Aulnay 93143 BONDY Cedex

Photo de couverture :
Tahiti, la pointe Vénus (1982)

Cliché : F. Sodter